N° 263. — 6e Année
(Tous les Vendredis)

Dans ce numéro un hors-texte en couleurs :
LUCIEN ROBERT

25 Septembre 1903
40 centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Le Criterium du Quart de litre ❧ *La Marche de la Nouveauté*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

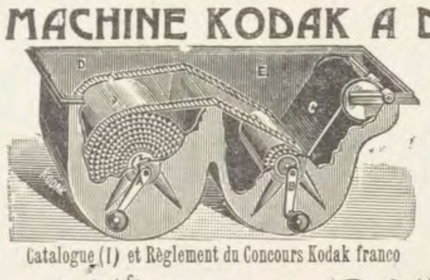
KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE.

DÉVELOPPEZ EN PLEIN JOUR

AVEC LA MACHINE KODAK A DÉVELOPPER

TOUTES LES DIFFICULTÉS DU DÉVELOPPEMENT A LA CHAMBRE NOIRE SONT **SUPPRIMÉES**



Catalogue (1) et Règlement du Concours Kodak franco

UN ENFANT PEUT TOUT AUSSI BIEN DÉVELOPPER AVEC UNE MACHINE KODAK QU'UNE PERSONNE EXPÉRIMENTÉE AVEC L'ANCIEN SYSTÈME A LA CHAMBRE NOIRE.

MODÈLE POUR BROWNIE **14** fr. MODÈLE A **35** fr. MODÈLE E **44** fr.

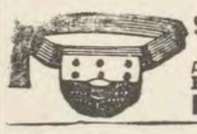
EN VENTE CHEZ

PARIS
5, Avenue de l'Opéra
4, Place Vendôme

EASTMAN KODAK
et dans toutes les bonnes maisons de fournitures photographiques.
REFUSEZ TOUTES LES IMITATIONS

LYON
26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK · KODAK



SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guérit par les **Cigarettes** ou la Poudre **ESPIC**

PRENEZ GARDE, Mlle...

vous commencez à grossir, et gross... vieillir. Prenez donc tous les jour... dragées de **THYROÏDINE BOUTY**, *et vot... restera ou redeviendra svelte. — Le... 50 dragées est expédié franco par le* **LABOR... 1, Rue de Châteaudun, Paris**, contre mandat-p...
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT...
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bo...*

AUTOMOBILES
ET CYCLES
de toutes marques

MORS
CLÉMENT
G. RICHARD

L'AUTO GÉNÉRALE
Ancien Établissement J. SALLE...

Tél. 71-...
— 41 —
Rue St-Fernand...
(Avenue de la Grande-Arm...)

ACCESSOIRES
RÉPARATIO...

Lire "**FEMINA**" LA REVUE D... De la Fem... et de la Jeu...

L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres.
Complément indispensable du massage.
Son emploi chasse les rhumatismes, éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts, contusions, etc. etc.

le flacon Franco Poste **2f.10** contre Mandat Poste

3 flacons Franco Gare **5f.** ou domicile **5f.25**

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN.
31 Faubourg Bourgogne Orléans

LES CÉLÈBRES MERCÉDÈS

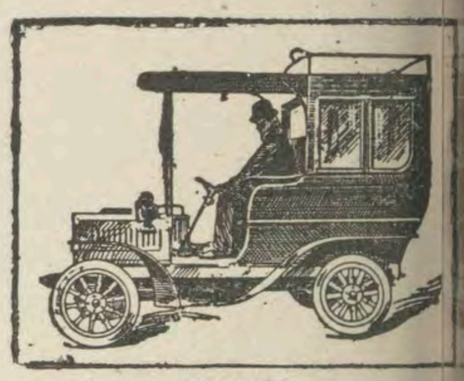
qui feront sensation sur le marché de l'Automobile en 1904, se feront dans les types suivants :

20-24 CHEVAUX
28-32 CHEVAUX
40 CHEVAUX
60 CHEVAUX

avec nouvelle suspension extra-souple ; ce seront les voitures idéales pour le tourisme
La production 1904 s'épuisant très rapidement, on est prié de s'inscrire sans retard

Pour tous détails, s'adresser à **C.-L. CHARLEY, 71, Avenue des Champs-Élysées, Paris**
Adresse Télégraphique : AMCHARLEY. concessionnaire exclusif. Téléphone : 549-77

. AUTOMOBILES
TONY HUBER



OMNIBUS
Châssis 6, 8, 11, 14 et 20 chevaux. Transmi... cardan ou à chaînes. Prise directe en grande vi...

USINES :
56, r. du Vieux Pont de Sèvres, BILLANC...

SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
113, faub. St-Honoré, Paris

ALCOOL · PÉTROLE · GAZ DE VILLE · ESSENCE

Consommation garantie 500 LITRES
MOTEURS CHARON
40, RUE LAFFITTE, PARIS
GAZ PAUVRE
A. DAVOUST

MOTEURS

à Gaz
à Gaz pauvre
à Pétrole
à Essence
à Alcool

Paris 1900, Hors Concours, Membre du Jury { ENVOI FRANCO DU CATALOGUE

Société Anonyme des Autom...
MOTOBLO...
Châssis 1903
10 Chevaux — 2 Cylindres
6000 francs
Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages t...
102, Rue des Vivants, 10...
BORDEAUX-LA BASTI...

Envoi Franco du catalogue contenant 423 Fig.

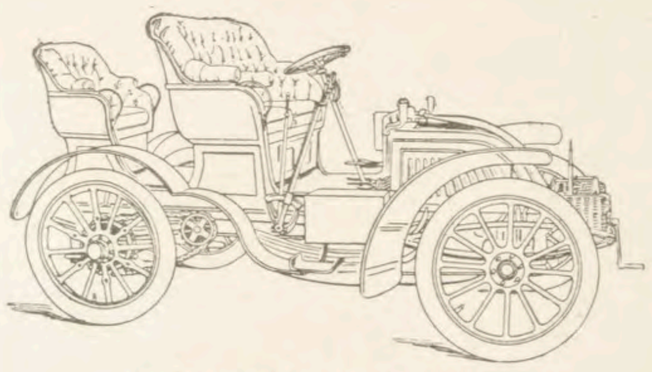
PORTOIR ARTICULÉ et **FAUTEUIL-ROULANT**
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

20 RUE BRUNEL **PARIS-GARAGE** TELEPHONE 533-12

Voitures à Vapeur **GARDNER-SERPOLLET** Neuves & d'Occasion, livrables de suite
Voiture de DIETRICH, Licence T. M.
Garage pour 100 voitures. — Remises particulières. — Atelier spécial de Réparations

L'Appareil PHOTO JOUGLA
45, Rue de Rivoli

SINNOX
se charge en **PLEIN JOUR**
avec la Boîte de Plaques elle-même.



A. VEDRINE & Cie
Carrossiers
COURBEVOIE
(Seine)
Téléphone : 562-62

SPIDER ROI DES BELGES

Ernest LOSTE 37, RUE BRUNEL —(Téléph. 557-43)—
Livre des Voitures CLEMENT
2 & 4 CYLINDRES

NOUILLES ET MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS
BISCUITS
SCAPINI
MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg. PARIS

PNEU
CONTINENTA...
GAGNANT LA COUP...
GORDON-BENNET...
18, RUE BRUNEL, PARIS

Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.

...ELOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

...EST LE PNEU DE VÉLO QUI NOUS A DONNÉ L'IDÉE DU PNEU DE ...VOITURE. — EXIGEZ DE VOS FOURNISSEURS LE PNEU MICHELIN ...VÉLO. — DIVERS GENRES EXISTANTS : PNEU MICHELIN A ...TALONS. — PNEU « TRIOMPHE MICHELIN » A TRINGLES. — ...PNEUE MOTOCYCLETTE: A TALONS ET A TRINGLES. — PNEU ...MOTOCYCLETTE-TANDEM-ROUTIER. — ACCESSOIRES.

(*Suite.*)

...L'enveloppe à talons se fait dans les grosseurs suivantes : ...34, 40 H, 45 et 50 m/m. Nous rappelons que l'enve...ppe 40 H doit se monter sur une jante de 45. Nous ne ...arrivons fabriquer une enveloppe à talons de toute autre ...mesure.

...Le pneu à talons comprend aussi la chambre à air inter...Remplacée cette dernière présente cet avantage pratique qu'elle ...peut être sortie de l'enveloppe sans avoir besoin pour cela ...de déjanter la roue.

...Le pneu à talons est donc le pneu par excellence pour le ...touriste.

...Le « **Triomphe Michelin** » (à tringles). — Un autre ...type d'enveloppe que nous fabriquons, mais de date plus ...récente, est l'enveloppe Triomphe Michelin, autrement dit ...vélo à tringles souples.

...Au début du cyclisme, les enveloppes étaient munies de ...leurs lingles rigides qui rendaient très durs leur mon...tage et leur démontage et nécessitaient presque toujours ...l'emploi d'un outil : une dépense de force bien plus élevée ...que celle employée aujourd'hui pour le montage d'un pneu de ...voiture était obligatoire et très souvent la tringle n'ayant au...cune souplesse se brisait. Néanmoins ce type d'enveloppe à ...tringles était assez répandu à cause de sa facilité de fabrica...tion et à prix moins élevé. Pour satisfaire aux nombreuses demandes qui nous étaient adressées, nous avons fabriqué un type semblable appelé « Triomphe ».

Mais quelle différence à tous points de vue entre l'ancien pneu à tringles et le Triomphe actuel ! Ce dernier a des tringles en fil souple, pratiquement incassables, qui rendent le montage et le démontage plus aisés, mais néanmoins plus difficiles que ceux de l'enveloppe à talons.

L'enveloppe Triomphe se fait dans toutes les dimensions de 30 à 50 m/m et dans tous les diamètres quels qu'ils soient. Les types les plus courants sont les suivants : 35 A, 38 B, 38 C, 42 C, 45 C, 50 D. Pour toutes autres dimensions non courantes, il est absolument nécessaire de nous envoyer une vieille enveloppe comme modèle, ou la roue sur laquelle doit être montée l'enveloppe demandée. Les lettres A, B, C, D, qui accompagnent les dimensions de chaque enveloppe indiquent le type de la jante à laquelle est destinée l'enveloppe.

Pneus Motocyclette. — L'invention des bicyclettes actionnées par un moteur nous a fait créer un nouveau type : le pneu motocyclette.

Le pneu motocyclette se fait à talons et à tringles genre Triomphe à talons dans les grosseurs de 45, 50 et 55, à tringles dans les grosseurs de 45 et 50 seulement.

Nous conseillons l'emploi de l'enveloppe à talons, de préférence à l'enveloppe à tringles, sur toutes les machines actionnées par un moteur. Des essais comparatifs auxquels nous nous sommes livrés, il est résulté que les enveloppes à tringles tournent souvent autour de la jante sous les efforts du moteur, ce qui peut amener des accidents.

Motocyclette-Tandem-Routier. — Le pneu motocyclette, en raison de ses dimensions, ne peut être utilisé que pour la motocyclette. Nous avons donc pensé à remédier à cela en nous inspirant du résultat du Concours du Touring-Club. Nous avons créé un type d'enveloppe extra-résistant, destiné à supporter un service pénible et devant s'adapter à la bicyclette ordinaire. C'est l'enveloppe du routier, du touriste qui ne veut pas sacrifier à la légèreté et qui veut une enveloppe de longue durée. Cette enveloppe est de la même qualité et résistance que notre type motocyclette ; elle est marquée : Motocyclette-Tandem-Routier. Ainsi que son nom l'indique, elle peut indistinctement être employée pour motocyclettes, machines multiples et bicyclettes, et se fait dans les dimensions suivantes : en 40, 40 H, 45 et 45 K de grosseur. La lettre K indique que l'enveloppe de 45 doit être montée sur une jante de 50 m/m. L'enveloppe motocyclette-tandem-routier ne se fait qu'à talons.

Accessoires. — L'emploi de nos pneumatiques entraîne l'emploi de nos accessoires, si l'on désire n'avoir aucun ennui.

Pour bien gonfler, il faut avoir une bonne pompe, sinon on se fatigue en pure perte. La pompe Michelin est d'une fabrication irréprochable. Nous fabriquons la pompe de sacoche, ainsi que la pompe de cadre que nous livrons munie de deux crochets caoutchoutés.

Si l'on veut un nécessaire de réparation très pratique et très complet, le nécessaire Michelin peut remplir ces conditions.

Nous sommes à l'entière disposition des lecteurs qui désireraient tous autres renseignements ; notre tarif est d'ailleurs toujours adressé franco et par courrier sur demande, et on peut également se le procurer chez tous les bons agents.

MICHELIN ET Cie.

BILLARD

Belgique

En Belgique, les nombreux cercles d'amateurs annoncent de beaux projets de tournois pour l'année prochaine. Il y aura donc certainement plusieurs concours organisés à Bruxelles soit par le Billard-Club-Attraction (café du Nord), soit par l'Académie Nationale d'amateurs de Belgique (Grand Hôtel), soit par le Billard-Club de Belgique (café des Augustins), et à Anvers soit par l'Antwerp-Billard-Club, soit par le Billard-Club Anversois, soit par le Cercle de l'Académie.

Notre confrère du *Vélo*, Pierre de Meuse, craint qu'au moment de l'organisation du Championnat de Belgique, une compétition ne s'élève entre ces différents cercles également riches et puissants et émet le souhait fort judicieux que la création d'une Fédération belge vienne mettre tout le monde d'accord.

Paris

Il paraît que le petit prodige américain, Willie Hope, est depuis quelques jours dans nos murs. On sait qu'il avait été passer ses deux mois de vacances dans son pays et le voi... revenu parmi nous, toujours aussi jeune assurément, quo... que muni maintenant de confortables pantalons longs. L... pauvre petit devait en avoir assez de se geler constamme... les mollets. Il rentre à nouveau à l'Académie de l'Olymp... où il obtint l'an dernier de si grands succès dans ses parti... de trois bandes contre Fournil et Schaefer. Willie Hope e... accompagné de son frère, Frank Hope, qui est un des chan... pions du jeu de pool (le jeu que les Américains jouent si... les grands Brunswick à blouse). Frank Hope n'est enco... engagé dans aucune académie.

COUNT REDDEER

FINANC...

Fonds Turcs

Tout arrive ! L'iradé impérial relatif à l'unification de... Dette ottomane a été promulgué, le protocole de l'enter... intervenue entre le gouvernement impérial et le Cons... d'administration de la Dette publique a été signé.

Maintenant, il n'y a plus qu'à effectuer l'opération fina...cière. Des publications ultérieures informeront les porte... de fonds turcs des conditions dans lesquelles il sera proc... à l'échange des séries B. C. et D. contre des obligatio... de la Dette unifiée et feront connaître les modifications ... ont été apportées dans le service des Lots.

Et puis l'on n'en parlera plus, et l'on passera à au... chose, car il serait vraiment temps de travailler : l'inact... est fatigante, énervante et — surtout — peu fructueuse.

C. LEVRAI.

COMMENT DEVENIR FORT

par J. DE LERNE, avec préface de GABRIEL BONVAL...

1 volume..... **3.50**

En vente à notre Salle d'Exposition,
9, Avenue de l'Opéra (au rez-de-Chaussée)

...es Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

0 FR. 75 la ligne de 40 lettres

Petites annonces commerciales : **1 fr. 50** *la ligne.*

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

Il n'...ée passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

...SURANCES SPORTIVES

...**Assurances Spéciales**, *20, rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

...Assurance contre les accidents, pour être bien ..., c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con...tent pleine et entière garantie, doit être faite ...beaucoup de soins, et demande le concours ...spécialistes rompus à la confection des con... qui constituent cette garantie.

...Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de che...voitures, ou d'assurances individuelles, la ...police souscrite ne vaut que par les clauses y ins...crites, clauses qui varient à l'infini suivant les ...cas.

...Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, ...Paris se chargent de toutes les assurances en ...général et tout particulièrement des assurances ...sportives pour lesquelles elles se sont spéciali...sées.

...Tous les sportsmen qui voudront être bien assu...rés et ne pas payer des primes exagérées feront ...bien de s'adresser aux **Assurances Spé...ciales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donne...ront toute satisfaction.

...Sur simple demande, les **Assurances Spéciales** en...verront verbalement toutes les explications ...désirées.

...Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner ...au 283-41.

AUTOMOBILES

...**Voiture électrique** de la Société des voi...tures électromobiles, landaulet 4 places en ...état de marche, carrosserie en parfait état, ...à vendre au prix de 4.000 francs, visible au Pa...ris-Automobile, 218, boul. Pereire. (2029)

...Voiture, PANHARD-LEVASSOR, 24 chx, ton. ...Voiture PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, double-...phaéton.

...Voiture PANHARD-LEVASSOR, 8 chx, tonneau.

...Voiture PANHARD-LEVASSOR, 12 chx, 2 allumages, ...6 places, ton., dais et glace, état de neuf.

...Voiture PANHARD, 8 chx, tonneau.

...Voiture PANHARD, 5 chx, tonneau.

...Garage, *37, r. Brunel.* Tél. 555-43. (01163)

...Voiture, voiturette de Boisse, en très bon ...état. Villocq, Neuilly-Plaisance. (2030)

...**Voiture Occasion.** Panhard 10 chx 1903, ...vibrateur Krebs, état de neuf : 12.500 fr. ...*Garage Central, 4, rue Buffault (faubourg Mont-...martre).* Téléphone : 307-52. (01164)

...Voiture 1 3/4, état de neuf, 300 fr., 34, rue ...Sainte-Anne. (01165)

Tonneau de Dion, 2 ch. 1/2, cal. à eau, carburat. Longuemare, parfait état, 450 francs. Voit. remorque Vinet, 2 pl., 150 fr. Pauplier, 52, rue Greneta. (01166)

A saisir. Vendre cause fin vacances quadr. Perfecta, mot. Aster 4 ch., circul. compl. chang vitesse Borier, monte partout, achetée juillet 1903. Prix 1300. Dupoux, notaire, Barjac (Gard). (2031)

Tonneau Renault, 10 chevaux, sorti neuf usine juin dernier, excellente occasion, état et marche parfaits. Sylvain Mouliot, à Géronce, près Oloron. (01167)

CARTES POSTALES

La Nouveauté de la Saison, c'est l'édition de cartes postales en couleurs de la Compagnie de Navigation du lac d'Annecy, dont les motifs pris directement sur nature au moyen des procédés nouveaux de la photographie en couleurs représentent les sites les plus ravissants de l'incomparable lac d'Annecy et des fraîches vallées qui l'entourent. Ce sont de délicats petits tableaux constituant une exquise œuvre d'art. Avis aux collectionneurs.

La collection de 9 cartes sera envoyée *franco*, contre 1 fr. 25 adressés au bureau de la Compagnie de Navigation, à Annecy. (01168)

Pend. un mois, cont. mand. de 1 fr. 25, E. Glorie, 64, rue du Nord, Bruxelles, env. 5 cart. ill. timb. de Waterloo. (01169)

CHIENS

Chien et chienne setter Laverack avec pedigree à vendre. S'adresser Mme Blin, 14, cours Carnot, Elbeuf (Seine-Inférieure). (01170)

Echos

VICHY-ETAT

Les maladies de l'estomac, mauvaises digestions, aigreurs, etc., sont soulagées immédiatement par les pastilles Vichy-Etat, à la dose de 2 ou 3 après chaque repas. Pour éviter les fraudes et imitations, avoir soin d'exiger : Pastilles Vichy-Etat ; ne se vendent qu'en boîtes métalliques scellées marquées 1 franc, 2 francs, 5 francs.

CHEMINS DE FER

CHEMINS DE FER DE L'ETAT

Voyage d'excursion

AU

LITTORAL DE L'OCÉAN

Des billets individuels et collectifs de famille valables 33 jours, avec faculté de prolongation de 20, 40 ou 60 jours moyennant le paiement d'un supplément, sont délivrés jusqu'au 31 octobre pour le voyage circulaire ci-après :

Bordeaux-St-Jean ou Bordeaux-Etat R. D., Blaye, Royan, La Grève, Le Chapus, Fouras, La Rochelle, La Pallice-Rochelle, Les Sables-d'Olonne, St-Gilles-Croix-de-Vie, Pornic, Paimbœuf, Nantes-Etat, Clisson, Cholet, Bressuire, Niort, Bordeaux-Etat ou Bordeaux-St-Jean.

Faculté d'arrêt aux gares intermédiaires.

Les prix des billets individuels sont de 60 francs en 1re classe, 45 francs en 2e classe, 30 francs en 3e. Des billets spéciaux de parcours complémentaires avec réduction de 40 o/o sur le prix des billets simples à place entière sont délivrés pour rejoindre ou quitter l'itinéraire circulaire.

CHEMIN DE FER d'ORLÉANS

Voyages d'excursions

AUX

PLAGES DE LA BRETAGNE

Tarif G. V. n° 5 (Orléans)

Du 1er mai au 31 octobre, il est délivré des billets de voyage d'excursion aux plages de Bretagne, à prix réduits, et comportant les parcours ci-après.

Le Croisic, Guérande, Saint-Nazaire, Savenay, Questembert, Ploërmel, Vannes, Auray, Pontivy, Quiberon, Le Palais (Belle-Ile-en-Mer), Lorient, Quimperlé, Rosporden, Concarneau, Quimper, Douarnenez, Pont-l'Abbé, Châteaulin.

Durée : 30 jours

Prix des billets (aller et retour) : 1re classe 45 francs. — 2e classe 36 francs.

Ces billets comportent la faculté d'arrêt à tous les points du parcours, tant à l'aller qu'au retour.

La durée de validité peut être prolongée d'une, deux ou trois périodes de dix jours, moyennant paiement, avant l'expiration de la durée primitive ou prolongée, d'un supplément de 10 o/o du prix des billets.

En outre, il est délivré des billets réduits 40 o/o, sous condition d'un parcours de 50 ki... mètres par billet entre un point quelconque ... réseau d'Orléans et un point quelconque ... voyage d'excursion.

La Compagnie d'Orléans a organisé dans ... grand hall de la gare de Paris-Quai d'Or... une Exposition permanente d'environ 1.600 v... artistiques (peintures, eaux-fortes, lithograph... photographies), représentant les sites, monume... et villes des régions desservies par son réseau.

CHEMINS DE FER DU NORD ET DU SOUTH EASTERN & CHATHAM

Paris à Londres en 7 heures.

Services Rapides, Quotidiens, de la Malle.
Départs de Paris-Nord à
8 h. 30 *m.* — 9 h. 45 *m.* — 11 h. 35 *m.* — 4 h. *s.* — 8 h. 4...

Traversée maritime env. 1 heure.

Pour prix des places et renseignements, s'adres... à l'Agence de la Compagnie, 30, Boulevard ... Italiens, ou à la Gare du Nord.

CHEMIN DE FER DE PARIS-LYON-MEDITERRANÉE

VOYAGES CIRCULAIRES EN ITAL...

Il est délivré, toute l'année, à la gare de P... P.-L.-M., ainsi que dans les principales ga... situées sur les itinéraires, des billets de voya... circulaires à itinéraires fixes très variés, perm... tant de visiter les parties les plus intéressantes ... l'Italie. La nomenclature complète de ces voya... figure dans le Livret-Guide-Horaire P.-L.... vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares du réseau.

Exemple d'un de ces voyages : — Itinér... 81-A3 : Paris-Dijon-Mâcon, Aix-les-Bains, Mod... Turin, Milan, Venise, Bologne, Florence, P... Gênes, Vintimille, Nice, Marseille, Lyon, Di... Paris.

Durée du voyage : 60 jours.

Prix : 1re classe : 253 fr. 50. — 2e classe : 183 fr.

Les prix des billets collectifs de famille s... ceux des billets individuels réduits de 10 ... pour une famille de 3 personnes, 15 o/o p... 4 personnes, 20 o/o pour 5 personnes, 25 o/o p... 6 personnes et plus.

Les mêmes réductions sont faites sur les ... des billets individuels de parcours complém... taires.

Téléphone 540-62 — LES VÉRITABLES **JANTES WESTWOOD** — A. WACHÉ — BUREAU & USIN...

Adresse Télégraphique Westwood-Courbevoie — se trouvent dans toutes les bonnes Maisons de Cycles et d'Automobiles — 86-88 Rue de l'Ou... Courbevoie (Sei...

LAIT de VIOLETTES — SAVON CRÈME | POUDRE ESSENCE

GARANTI aux *FLEURS NATURELLES*, possédant les quali... requises pour la **BEAUTÉ** et la **FRAICHEUR** du **TEIN...**

Se méfier des Produits artificiels. — SOCIÉTÉ HYGIENIQUE, Paris, et bons Parfume...

...LE METHODE de TRAITEMENT ... L'ÉLECTRICITÉ d'après les ...UVEAUX PERFECTIONNEMENTS ...DE LA SCIENCE MODERNE

Camille COURNAND

CHIRURGIEN-DENTISTE DE LA FACULTÉ DE PARIS

332, Rue Saint-Honoré — PARIS

MAISON FONDÉE EN 1850

SPÉCIALITÉ D'AURIFICATION ET DE BRIDGE-WORKS

Méthode américaine

TRAVAUX IRRÉPROCHABLES

AUTOUR DES SPORTS

NOTRE HORS-TEXTE

LUCIEN ROBERT. — Que de fois n'a-t-on point dit : « Un Français est incapable de devenir bon jockey de plat ! » Le jeune Lucien Robert s'est chargé de prouver le contraire : il y a deux ans à peine, Lucien Robert était encore sur les bancs du lycée Condorcet, cependant il montait à l'exercice aussi souvent que son père le lui permettait; le voici classé aujourd'hui parmi les plus fines cravaches, rivalisant avec les Ransch, les Stern et autres « jeunes ». C'est un jockey de tête, très intelligent et sachant admirablement utiliser tous les incidents d'une course. Il est actuellement le premier jockey de l'entraîneur américain Davis, lequel entraîne pour MM. Merino, comte de Bresson et J. Ravaut, mais Lucien Robert monte néanmoins pour d'autres propriétaires, il est même très demandé.

LE CAPITAINE GÉRARD ET LES COMPAGNIES CYCLISTES

Les grandes manœuvres qui viennent de prendre fin ont été pour les compagnies cyclistes et pour celui qui en fut le créateur, le capitaine Gérard, un véritable triomphe. Par leur évolution rapide et facile, elles ont prouvé, une fois de plus, les signalés services qu'elles étaient susceptibles de rendre, et ce dont elles étaient capables. Le ministre de la Guerre, qui assistait à ces manœuvres, a d'ailleurs fort bien compris le parti que l'on pouvait tirer de cette infanterie cycliste et, en chef avisé, a immédiatement décidé que six compagnies cyclistes seraient créées. Elles formeront les 6es compagnies des bataillons de chasseurs que voici : le 9e à Longwy, le 18e à Stenay, le 25e à Saint-Mihiel, le 4e à Saint-Nicolas-du-Port, et le 2e à Lunéville.

LE CAPITAINE GÉRARD, créateur et commandant de la compagnie cycliste.

Ces nouvelles compagnies cyclistes seront à 120 hommes en temps de paix, 175 en temps de guerre, 1 capitaine (monté), 3 lieutenants, 6 sergents et 12 caporaux.

N'est-ce pas là un acheminement vers la réalisation du grand projet du capitaine Gérard ?

LA COURSE DU PETIT BREVET A BLOIS

PINSON
Vainqueur du Petit Brevet de 50 kilomètres, à Blois.

L'U.V.F. a fait courir cette année avec succès son petit brevet militaire de 50 kilomètres. Comme les années précédentes, un nombre respectable de concurrents y ont pris part. Un temps splendide encourageait d'ailleurs les coureurs. La victoire est revenue à Pinson, un coureur d'avenir encore jeune et très courageux. Seize concurrents ont terminé l'épreuve dans le délai réglementaire. Ce résultat prouve une fois de plus l'intérêt que porte la province à ces épreuves.

L'ESCRIME DANS L'ARMÉE

Au cours des brillantes manœuvres qui viennent d'avoir lieu dans les plaines de la Beauce, sous la direction du général Lallement, chef du 4e corps d'armée, une fête des armes très réussie avait été organisée par le maître Kirchhoffer, qui accomplissait au 104e une période d'instruction comme officier de réserve.

Deux poules à l'épée de huit tireurs eurent lieu.

La victoire revint au lieutenant Collin; la place de second, après barrage, au lieutenant de Camas.

Le jury était composé du colonel Gilardoni, du commandant Bachelard et du maître Kirchhoffer, qui dirigeait le combat.

Kirchhoffer, à la demande du colonel Gilardoni, et à la satisfaction de tous les assistants, voulut bien mettre l'épée en main et tira successivement avec les lieutenants Collin, Morrachini et Pertus.

Inutile de dire que notre champion gaucher émerveilla l'assistance tout entière par la netteté et la beauté du jeu que nous lui connaissons.

UN ASSAUT
Entre le lieutenant de Camas et le lieutenant Morrachini.

UNE FÊTE SPORTIVE A ST-MAUR

L'Union Vélocipédique de St-Maur avait organisé, dimanche dernier, dans cette ville, une fête sportive qui fut en tous points réussie. Le beau temps ayant bien voulu favoriser cette fête, les courses cyclistes qui figuraient au programme ont obtenu un très grand et très mérité succès. A l'issue de ces courses, organisateurs, officiels et coureurs se sont rendus à la distribution des prix, escortés à travers la ville par un défilé fleuri qui a été chaudement applaudi.

LE GROUPE DES OFFICIELS, ORGANISATEURS ET COUREURS, DE LA FÊTE SPORTIVE DE SAINT-MAUR.

LA CHASSE ET LES CHIENS

Le pointer.

Pointer signifie *index indicateur*; le nom indique la fonction. Longtemps, de l'autre côté de la Manche, le pointer a conservé le nom de *Spanish pointer*; c'était, en effet, le braque espagnol importé de France; aujourd'hui il n'est pas rare d'entendre des Anglais prétendre sérieusement que le pointer est d'origine anglaise!

C'est le type du chien qui quête, du chien qui arrête, mais il ignore le rapport; il y en a de nombreuses variétés; les couleurs les plus à la mode — car il y a une mode — sont le blanc et le marron, le blanc et orange; on recherche aussi beaucoup le blanc et noir.

La caractéristique du pointer, c'est sa tête longue avec l'os frontal assez proéminent marquant nettement la cassure entre le front et le nez.

RAP DE CHATEAUVERT
Etalon pointer du chenil de la Croix, à M. Gabriel Colon.

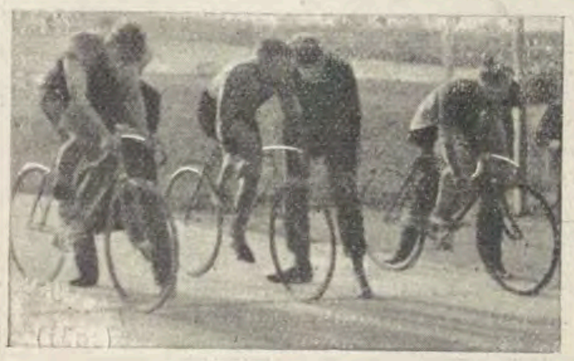
LA COURSE TOURS-ANGERS-TOURS

Le Véloce-Club de Tours vient de faire disputer une très intéressante épreuve sur le parcours Tours-Angers-Tours, soit 225 kilomètres. Favorisée par un temps superbe, cette course a obtenu le plus vif succès. La victoire est revenue à Robert Dorange, qui a couvert le parcours en 8 h. 41 m. Derrière lui se sont classés dans l'ordre : Gagnère (8 h. 41 m., 1/5); Lecomte (8 h. 41 m. 2/5); Beauvillier (8 h. 41 m. 3/5), Assailly, Cormier, Ernest.

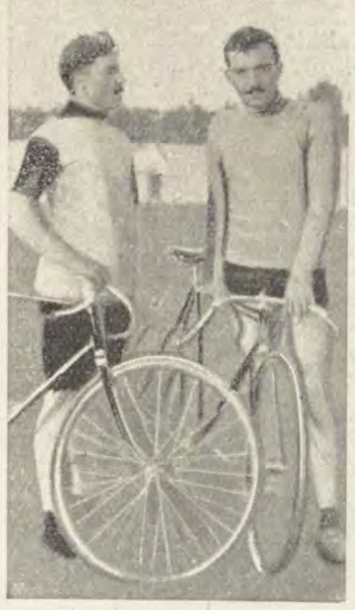
ROBERT DORANGE
Vainqueur de la course Tours-Angers-Tours.

LE MATCH L. JACQUELIN-JENKINS-PIARD

Les courses organisées dimanche dernier par le Véloce-Club International au vélodrome d'Amiens avaient attiré un nombreux public; le match à trois L. Jacquelin-Jenkins-Piard est revenu à Jenkins, malgré une belle défense de Piard. Lucien Jacquelin s'est classé troisième. Bac a facilement triomphé dans la course avec entraîneurs.



LE DÉPART DU MATCH A TROIS
L. JACQUELIN-JENKINS-PIARD, A AMIENS.



ERNEST, VAINQUEUR DE LA PREMIÈRE COURSE SCRATCH AMATEURS ET BACHMANN, VAINQUEUR DE LA DEUXIÈME COURSE, A AMIENS.

Bachmann s'est adjugé, dans un fort beau style, la course d'amateurs qui figurait également au programme de cette réunion. Derrière lui, Gadenne, Fraye et Ernest sont arrivés dans l'ordre. La course scratch, 1.000 mètres amateurs, a été gagnée par Ernest devant Bachmann.

LE BOL D'OR A BERLIN

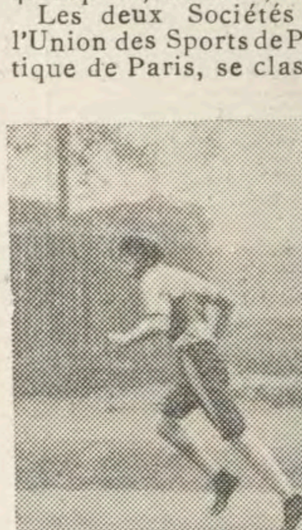
C'est le coureur allemand Robl qui a remporté, cette année, à Berlin, le trophée du Bol d'Or devant Kaeser et Dangla. Une ovation indescriptible a salué la victoire de Robl qui a fait une performance remarquable, puisqu'il a battu le record du Monde des 2 heures avec 138 kil. 610.

Voici les résultats : 1. Robl, 138 kil. 610; 2. Kaeser, 132 kil. 145; 3. Dangla, 130 kil. 765; 4. Dickentmann, 123 kil. 230.

Dangla n'a guère brillé, mais il faut dire à sa décharge qu'il ne connaît pas bien la piste avec ses virages désormais insuffisamment relevés pour les vitesses actuelles. Kaeser paraît appelé à un brillant avenir dans le demi-fond; il est d'ailleurs arrivé second devant Dangla.

Signalons un terrible accrochage entre le tandem de Dickentmann et Gœrneman que l'on a dû emporter assez mal en point. Peu après Dickentmann allait faire lui-même connaissance avec le ciment, je crois qu'il est tombé surtout d'émotion.

Dans l'heure, Robl a couvert 72 kil. 640, ce qui laisse bien tranquille le record de l'heure. La réunion s'est terminée par une course d'amateurs qui est revenue à Rode devant Martens et Schmidt.



LE CAPITAINE GÉRARD, créateur et commandant de la compagnie cycliste.

LE CAPITAINE GÉRARD, créateur et commandant de la compagnie cycliste.

LE CAPITAINE GÉRARD, créateur et commandant de la compagnie cycliste.

LE TOURNOI DE TENNIS DE DINARD

Mlle K. GILLOU
Gagnante de la Coupe dames) de Dinard.

Le Tournoi International de Tennis de Dinard qui vient de prendre fin, avait attiré, cette année, un lot de joueurs hommes et femmes, tout à fait remarquable. Les plus fines racquettes s'étaient en effet, donné rendez-vous dans cette ville, et il nous a été donné d'assister à des parties chaudement disputées et particulièrement intéressantes.

M. EAVES
Gagnant de la Coupe (messieurs) de Dinard.

Le champion Eaves s'est particulièrement distingué, en se classant premier dans plusieurs épreuves et en enlevant, après un jeu qui a émerveillé l'élégante assistance, la Coupe de Dinard.

Dans le clan des dames, Mlle K. Gillou a été maintes fois applaudie, surtout après sa brillante victoire dans la Coupe réservée aux dames.

LA COURSE LA BARRE-MONTMORENCY ET RETOUR

Dimanche, s'est disputée une course à pied interclubs sur le parcours La Barre-Montmorency-La-Barre par Deuil, Soisy et Enghien (12 kilomètres environ).

Dix-huit partants se sont réunis sous les ordres du starter.

Charbonnel, de l'Union des Sports de Paris, s'est classé premier en 10 m. 12 s. 3/5; 2. Longevial, U. A. P.; 3. Veyron, U. A. P.; 4. Orphée, U. S. P.; 5. Vianzoni, E. A. P.

Les deux Sociétés de la F. S. A. F., l'Union des Sports de Paris et l'Union Athlétique de Paris, se classent donc en tête.

CHARBONNEL
Vainqueur de la course à pied La Barre-Montmorency et retour.

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

25 Septembre 1903. — N° 263
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.

LES CHERCHEURS D'OR... A SURESNES.

Le Journal, *la semaine dernière, inaugurait une série de concours d'un genre tout nouveau. Il s'agit de retrouver des sommes d'argent cachées dans les endroits les plus divers et les plus inattendus. L'une avait été enterrée au pied d'un mur dans le raidillon de la Tuilerie, à Suresnes, connu de tout ce qui cycle à Paris ou aux environs. On put donc voir, pendant cinq jours, une série de caravanes cyclistes se rendant, tels les prospecteurs du Klondyke, à la recherche de l'or, munies des instruments les plus variés. Ce ne fut que le cinquième jour que le trésor fut enfin découvert.*

ENTRE NOUS

Notre grand Concours de 1904

Ne manquez pas de mettre soigneusement de côté la Vie au Grand Air, *afin de pouvoir découper les « bons » pour prendre part, en 1904, à notre grand Concours, doté de 20.000 francs de prix, dont*

UNE VOITURE AUTOMOBILE

Rappelons que l'on pourra envoyer autant de solutions qu'on aura de séries de 10 bons. Le lecteur qui aura gardé les 40 bons aura donc quatre fois plus de chances que celui qui n'aura que 10 bons

NOTRE SALLE D'EXPOSITION

Il y a foule tous les jours dans notre *Salle d'Exposition*, au 9, avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée.

On y vient examiner :

Les gravures de la *Vie au Grand Air*, de *Femina* et de *Musica ;* les livres pratiques concernant le sport; les cartons relieurs pour nos trois revues et les collections reliées de nos trois publications ; de nombreuses séries de cartes postales les plus curieuses, les plus intéressantes et les plus nouvelles.

On peut y déposer les demandes d'abonnement et prendre connaissance des nombreuses primes sportives ou féminines offertes aux abonnés de nos trois publications.

Entrée libre pour nos abonnés et lecteurs.

Notre Service photographique

Nous rappelons à nos lecteurs que nous sommes en mesure de leur fournir des épreuves photographiques de la plupart des illustrations parues dans la Vie au Grand Air.

Le tarif est le suivant :

En 9/12, l'épreuve non collée	2 »
— collée sur gros carton biseauté or	2 50
En 13/18, l'épreuve non collée	2 50
— collee sur gros carton biseauté or	3 »
En 18/24, l'épreuve collée sur gros carton biseauté or, retouche comprise	10 »
En 24/30, — — —	20 »
En 30/40, — — —	30 »

Toutes les demandes doivent porter la mention Office photographique *et contenir en un mandat-poste le montant de la commande augmenté de 50 centimes pour frais de port et d'emballage.*

L'Office photographique V.G.A. *se charge également de tous travaux sur commande.*

Aux Organisateurs de Réunions Sportives

Nous informons les organisateurs de manifestations sportives concernant les sports, tels que le tir, la gymnastique, l'alpinisme, la colombophilie, la tauromachie, les jeux régionaux et locaux, la chasse, la pêche, etc., que nous comptons donner une certaine extension à ces sports dans nos colonnes.

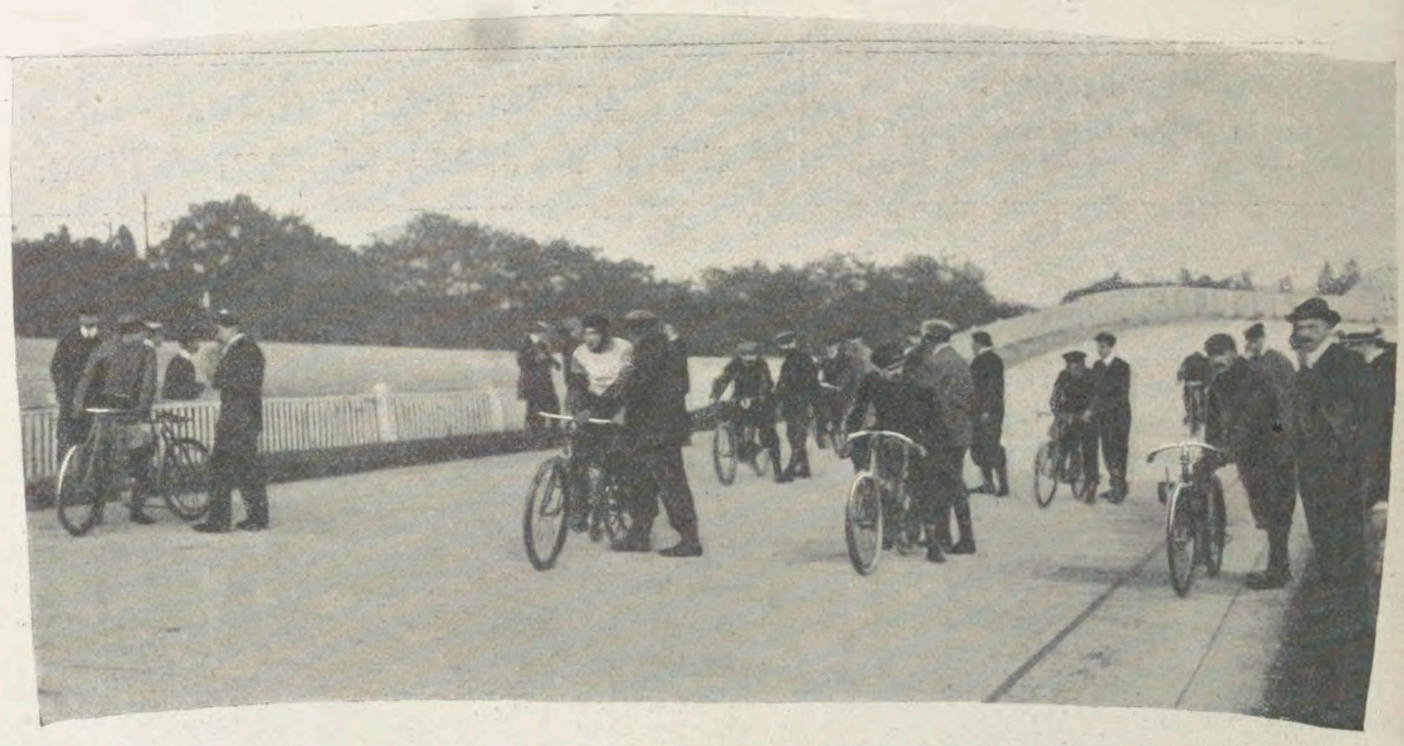
Que l'on nous adresse donc de jolies photographies sur ces sujets si intéressants, que l'on y joigne quelques mots d'explication et une légende détaillée, et on fera plaisir à la Vie au Grand Air *tout en rendant service aux sports et en touchant le prix du dérangement.*

Les photographies insérées seront payées sur le prix de 20 francs la page. C'est-à-dire que, sans nous inquiéter du format de la photographie envoyée par le lecteur, nous lui paierons **20 francs** *si nous avons fait une page avec sa photo,* **10 francs** *si nous ne l'avons utilisée que pour une 1/2 page et* **5 francs** *pour 1/4 de page; le prix de 5 francs sera le prix minimum, sauf pour les photographies insérées dans la rubrique « Autour des Sports » qui ne seront payées que 2 fr. 50.*

Quand les manifestations sportives ont lieu le dimanche, il est **absolument nécessaire** *que nous ayons les épreuves ou les clichés* **le dimanche soir** *ou en tout cas le lundi matin* **avant onze heures** *au plus tard.*

Le **dernier délai** *est donc le* **lundi onze heures,** *pour les photographies devant passer dans le numéro du jeudi suivant.*

LES EDITEURS.



Le départ d'une série du Critérium du Quart de Litre, au vélodrome du Parc des Princes.

LE QUART DE LITRE

La semaine dernière a été prise tout entière par une épreuve originale qu'organisait notre confrère l'Auto *au Vélodrome du Parc des Princes. C'était le Critérium du quart de litre, épreuve réservée aux moteurs dont la cylindrée, c'est-à-dire le volume de gaz absorbé avant l'explosion, ne dépassait pas 250 centimètres cubes, un quart de litre.*

M. Miral — M. Bourcier de St-Chaffray — Georges Prade — M. Forestier

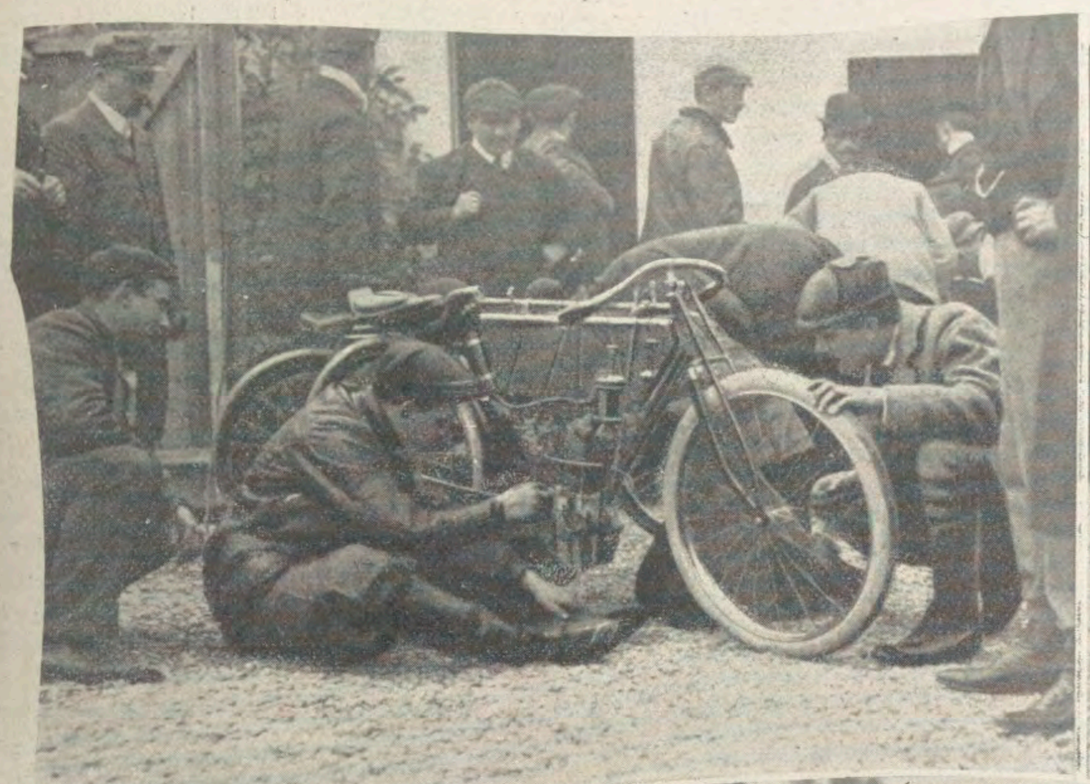
Les officiels de l'épreuve.

On sait que jusqu'ici l'on a classé les moteurs et les véhicules d'après le poids total de l'engin. Mais la distinction de ce poids qui semblait être au début une classification de vitesse devint vite insuffisante à ce point de vue. C'est ainsi que l'on vit des motocyclettes de 50 kilos avoir des moteurs susceptibles de les entraîner à 100 kilomètres à l'heure, à Nice d'abord, et à Ostende ensuite. La motocyclette, ce frêle et léger engin, est-elle faite pour emmener à 100 à l'heure son cavalier? Elle ne peut, notez-le bien, atteindre ce résultat qu'au prix de sacrifices énormes. Le moteur encombrant et violent secoue effroyablement l'engin et celui-ci est terrible à démarrer. Il faut un véritable colosse et une carburation riche pour faire partir avec facilité un pareil instrument.

Dès lors, on pouvait se demander, et l'on s'est demandé, s'il était prudent d'orienter dans cette

Le mesurage de la cylindrée.

Pour restreindre la force des moteurs admis à prendre part à ce concours, il avait été décidé que la cylindrée, c'est-à-dire le volume de gaz absorbé avant l'explosion, ne devait pas dépasser 25 centilitres, d'où le nom de Critérium du Quart de Litre.



Parfois, pour une vérification plus complète, il fallait démonter le moteur...

...qui était, ensuite, soigneusement plombé pour éviter toute modification ultérieure.

voie le moteur de motocyclette. Une 60 ou une 80-chevaux ne sont pas en elles-mêmes des instruments plus pratiques. Cependant, leurs diverses vitesses et leur débrayage leur permettent de prendre un peu toutes les allures, et de monter rapidement toutes les côtes. Qui sait, d'ailleurs, si le moteur de la 80-chevaux ne sera pas demain le moteur d'un démocratique omnibus montant à 30 à l'heure quarante voyageurs, dans un de ces cars alpins jusqu'ici réservés aux chevaux?

Mais que voulez-vous faire dans la pratique d'un engin sans débrayage et sans autre changement de vitesse que la vitesse même du moteur?

Pour éviter les refroidissements, les concurrents devaient revêtir des costumes dignes de l'expédition Charcot, tel celui de Millo.

De deux choses l'une, ou il est fortement multiplié, ou il l'est peu. Il ne peut être à eau à cause de la limite de poids de 50 kilos. Il se refroidit donc par ailettes et s'il n'est pas assez multiplié, il ne se refroidira pas assez, sa vitesse de rotation n'étant plus en fonction de sa vitesse de refroidissement. D'autre part, s'il est très multiplié, il lui est impossible de perdre sa vitesse de rotation, puisqu'il perdrait sa force et n'entraînerait plus sa grande multiplication.

Donc nécessité de marcher vite, ce qui est pratiquement une impossibilité. Que voulez-vous même que l'on fasse du moteur détaché de son cadre? Le moteur n'est bon que refroidi par la vitesse qu'il crée, et en dehors de la course on n'en peut plus rien faire.

Il semble donc que la motocyclette soit aiguillée par la classification du poids sur une voie mauvaise, d'autant plus mauvaise que le public suit toujours le succès et que le succès allait ainsi uniquement aux types de machines qui ne pouvaient donner aucune indication bien claire sur le type commercial établi dans la maison. Il nous a semblé qu'il y avait là

Avant le départ, les concurrents étaient pesés, et leur poids ne devait pas être moindre de 75 kilos.

S'ils ne les atteignaient pas, on leur ajoutait du poids supplémentaire, par exemple en leur adaptant un tuyau de plomb en guise de ceinture.

quelque chose à faire, et c'est de là qu'est venue l'idée du Critérium du Quart de Litre.

On sait combien il est illusoire de chercher à calculer la force en chevaux et à limiter ainsi la puissance. La puissance est quelque chose qui s'inscrit à chaque instant dans le temps, et vouloir la saisir au passage c'est vouloir décomposer de la force et du mouvement, choses insaisissables.

Mais il y a, en revanche, quelque chose que nous pouvons atteindre et limiter, si la force nous échappe comme mesure en son essence, en revanche il nous est facile de mesurer l'espace où se produit cette force. Il y a longtemps que les canons, ces premiers moteurs à explosion, sont classés entre eux par le diamètre de la chambre d'explosion.

Pourquoi n'en ferait-on pas de même pour les moteurs à essence?

Il y a, il est vrai, ici, un autre élément d'appréciation. Le diamètre du cylindre, ce qu'on appelle en termes mécaniques son alésage, n'est pas la seule mesure qui doive intervenir. A chaque révolution, ou plutôt à chaque double révolution, lorsque le piston fait le vide dans le cylindre, et que ce vide se remplit d'essence, on peut dire que c'est cet espace qui se remplit d'essence qui est la véritable mesure de l'énergie qui va être plus ou moins bien et utilement employée.

Or, ce volume dépend tout simplement de l'alésage du cylindre et de la course du piston qui sont, l'un le diamètre de la base et l'autre, la hauteur du cylindre. Il se trouva fort justement, et par un de ces hasards heureux, que le volume moyen des cylindres employés commercialement pour les motocyclettes était de 250 centimètres cubes, ou plus populairement un quart de litre. Telle fut donc la donnée primitive de l'épreuve : mettre aux prises des engins dont le moteur ait une capacité de 250 centimètres cubes, un quart de litre.

Ces préliminaires posés, nous conviâmes toute l'industrie automobile de la motocyclette à une épreuve de vitesse de 100 kilomètres.

L'épreuve, favorisée par un temps splendide, s'est déroulée toute la semaine au vélodrome du Parc des Princes par séries éliminatoires et finale le tout sur 100 kilomètres. 87 concurrents ont répondu à l'appel, et l'on peut dire que toute l'industrie française et une grosse partie de l'industrie étrangère étaient en ligne.

On estimait d'une façon générale que les moteurs ayant une cylindrée d'un quart de litre étaient capables d'emporter les 75 kilos de cavaliers qu'on exigeait d'eux à une allure moyenne de 63 à 64 kilomètres à l'heure.

Or, dès le premier jour, nous vîmes Champoiseau sur motocyclette Griffon couvrir 100 kilomètres en moins de 1 h. 30 et, le dernier jour des séries éliminatoires, on vit Lanfranchi, sur une motocyclette Peugeot, dépasser 72 kilomètres dans l'heure et couvrir les 100 kilomètres en 1 h. 23 m. Bien plus, le jour de la finale, avant une crevaison qui devait l'éliminer, il couvrit 10 kilomètres en 7 m. 30 s., soit à une allure moyenne de 80 kilomètres à l'heure!

Ceci représente certainement, avec la multiplication du moteur, une vitesse d'environ 3.000 tours par minute, ce qui représente 50 tours par seconde.

L'épreuve a été gagnée, on le sait, par une motocyclette Giorgia Knapp, sous réserve naturellement de la mesure de sa cylindrée. M. Knapp est un ingénieur-constructeur habitant Troyes, dont les travaux théoriques et pratiques ont fait sensation dans le monde automobile. Son moteur est monté en prise directe sur l'axe de la roue arrière et n'a pas de carburateur autre qu'une simple mèche baignant dans le réservoir d'essence.

Derrière lui arrive tout le lot des Griffon avec le classique moteur au centre et la transmission par courroie à la roue arrière.

Ce que je voudrais surtout mettre en lumière dans ce concours-course, c'est que la motocyclette, le démocratique engin de l'automobile, a remporté là l'une de ses plus belles victoires.

Elle a tenu l'affiche une semaine durant et elle l'a tenue avec succès. Il n'en faut pas plus pour lui faire faire dans l'esprit public un gros progrès. Puisse-t-elle encore se répandre davantage et se diffuser dans toutes les classes.

GEORGES PRADE.

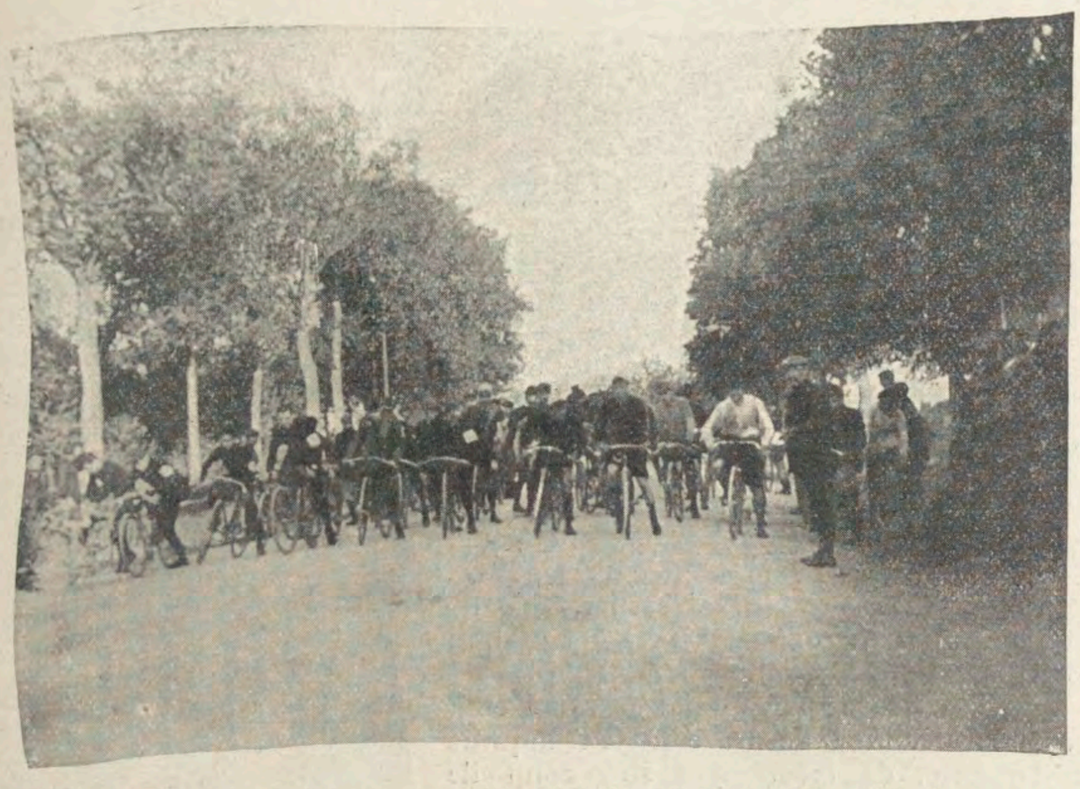
Départ de la finale réunissant les deux premiers de chacune des six séries (20 septembre).

Mignard, gagnant du Critérium du Quart de Litre, couvrant les 100 kilomètres de la finale en 1 h. 31 m. 11 s. 2/5.

Position à la fois élégante et commode adoptée par certains concurrents, telle celle de J.-B. Louvet.

Jacquelin, second dans la finale, voit son moteur « caler » à la cloche et est réduit à faire les 666 derniers mètres à la course. Il perd de ce fait deux places.

Les Championnats de France Amateurs



Le départ du Championnat de 100 kilomètres de la F. C. A. F., à Villiers-sur-Marne.

Le départ d'une série du Brevet routier de 150 kilomètres, de l'U. V. F. à Champigny.

Cornet et Ringeval, premiers dead-heat du Brevet routier de 150 kilomètres, de l'U. V. F., en 5 h. 22 m. 40 s.

MARCEL CADOLLE, 1er — POTTIER, 2e — GAZEL, 3e
Le Championnat de 100 kilomètres, sur route, de l'U. V. F.

Frey, gagnant du Championnat de 100 kilomètres, sur route, de la F. C. F.

Riom, gagnant du Championnat de vitesse de la F. C. A. F. à la Piste Municipale.

Thibault, gagnant du Prix Sohier (25 kilomètres sans entraîneurs).

La journée de dimanche dernier a été particulièrement fertile en manifestations sportives organisées par plusieurs sociétés d'amateurs. Favorisées par un temps idéal, elles ont toutes obtenu un très vif succès. Nous reproduisons ici quelques vues prises au cours des Championnats de fond et de vitesse de l'Union Vélocipédique de France et de la Fédération Cycliste des Amateurs Français, qui constituaient les épreuves les plus importantes de cette journée.

(Cl. Crespon.)
Reverte, le célèbre matador qui vient de mourir.

(Cl. Leplat.) **Aux arènes de Nimes. — Reverte au "quite",**

Antonio Reverte

MATADOR DE TOROS

Le grand torero, Antonio Reverte, vient de mourir à Madrid : c'est pour les aficionados une perte irréparable.

Né à Alcala, le 28 avril 1869, Reverte, qui fut quelquefois l'émule de Guerrita, était l'un des matadors les plus consciencieux et les plus savants de l'heure présente. Considérant le toreo non pas comme un métier, mais presque comme un sacerdoce, il était le digne descendant des Frascuelo, des Lagartijo et des Montès, qui avaient conservé assez le respect de leur noble profession pour « torear para torear » et non exclusivement « para pesetas... »

Il incarnait l'artiste, dans toute la force du terme, dont nous craindrions d'atténuer la portée, en l'affublant d'une épithète. Il avait sa manière à lui, comme Puvis de Chavannes avait la sienne... comme Mirbeau ou Laurent Tailhade ont la leur.

De même que Guerrita, il savait subjuguer; comme lui, il avait une personnalité qui s'imposait, et sans vouloir les comparer l'un à l'autre, car Raphaël, plus grand qu'Antonio, plus grand que tous ceux de son époque, ne saurait être comparé, ce n'est pas un maigre éloge à lui décerner, que de constater qu'il n'a jamais été ni banal, ni plagiaire...

Son « recorte capote al brazzo » était une merveille de grâce et de tranquille audace, de même que son coup de « puntilla à la balestilla » était l'indice d'un beau sang-froid et d'une adresse rare.

Ajoutons que c'était un athlète d'une endurance peu commune.

Il meurt aujourd'hui au moment où, après être resté deux ans en dehors de l'arène, il était presque redevenu lui-même, au moment où il allait ravir à « Fuentès » la première place... Ses exploits occuperont une belle page dans les fastes du « Toreo ».

Reverte laisse en son neveu Manuel Garcia Revertito un disciple qui lui fait honneur et qui va recevoir incessamment l'alternative à Madrid.

Mosca et Bouzanquet de Balestrier.

(Cl. Crespon.)
Garcia Revertito, neveu de Reverte. qui va recevoir l'alternative.

Galopin contre Testevuide.

Plume-Crayon-Épée

Sous ce titre significatif, on désigne depuis quelques jours une nouvelle société d'escrime. Point n'est besoin de dire qu'elle se compose de littérateurs et d'artistes, amis des armes, son nom l'indique suffisamment. Sans doute, on va se demander quels en sont les président, vice-présidents, secrétaire, trésorier, etc. Qu'on n'attende pas de nous que nous les nommions, car, fait caractéristique et presque sans précédents, il n'y en a point, pas plus que de statuts.

Le groupe « Plume - Crayon - Épée » veut seulement faire des armes, et non pas se réunir en comités, sous-comités, commissions et sous-commissions!

L'autre semaine, avait lieu, au vélodrome Caulaincourt, la première réunion qu'Athos de San Malato, le célèbre maître italien, de passage à Paris, et que Paris n'a pu oublier, honorait de sa présence.

H.-G. Berger, Marcel Gaucheron, Arnould-Galopin, Masson, Codey, de Lannoy, Oudot, Paulmar, Laffitte, de l'Opéra; Léon Sazie, Marcel Lami, Jehan Testevuide, Manuel Robbe.

Bouché contre Gaucheron.

Testevuide contre San Malato.

Widhopff, Mich, Barwolf, les professeurs Léon Bouché, Prang, etc., tous connus dans les arts et les lettres, ont pris part à la poule qui se renouvellera de quinzaine en quinzaine.

Il ne nous reste qu'à souhaiter longue vie et prospérité à « Plume - Crayon - Épée ».

Parmi les autres membres de la Société qui croisèrent le fer, citons : Marcel Lami, l'excellent fleurettiste de chez le père Rouleau, le dessinateur Jehan Testevuide, notre confrère Arnould Galopin, Codey, le délicat revuiste qui manie aussi bien l'épée qu'il trousse le couplet, le ténor Laffitte, etc.

Louis Perrée.

Tous Sportsmen!

LA MARCHE DE LA NOUVEAUTÉ

Nous assistons depuis quelque temps à l'éclosion d'un mouvement sportif considérable. De tous côtés s'organisent des épreuves nouvelles, non seulement entre les professionnels ou les amateurs connus, mais encore entre quantité d'hommes ou de jeunes hommes qui, jusqu'alors, n'étaient affiliés à aucune société sportive connue. C'est ainsi qu'après la marche des boursiers, la marche des banquiers, la marche des assurances, nous avons eu, dimanche, la Marche des employés de nouveauté, qui avait réuni près de mille engagés. Ce sont là des manifestations trop importantes pour que la Vie au Grand Air *ne les souligne pas comme elles le méritent. Nous sommes donc heureux d'offrir ici, à nos lecteurs, une documentation aussi complète que possible sur la Marche de la Nouveauté.*

✣ ✣ ✣

Ce n'est pas une révolution, c'est une évolution arrivée à son point culminant. Les questions sportives ont cessé d'intéresser seulement un public spécial, les épreuves sportives ne sont plus seulement l'apanage de quelques sociétés particulières; faire du sport n'est plus, comme jadis, l'originalité pour quelques-uns, comme plus récemment l'habitude, pour beaucoup, le mouvement sportif est devenu universel — le sport est en train de devenir la chose de tous ; il sera bientôt un des divertissements publics les plus appréciés par les pratiquants et les spectateurs; on peut du moins le croire, en présence de l'importance des épreuves qui ont été disputées cet été. Ce sont les premières épreuves sportives qui nous aient sortis de la route habituelle, qui aient atteint et intéressé un public qui, jusqu'alors, n'était pas le public dit « spécial », et qui l'est devenu en partie de ce seul fait, comme j'espère le montrer; nous sommes arrivés, en un mot, à un moment où de grandes épreuves ont fait naître, en faveur des sports athlétiques, le même enthousiasme qu'on avait ressenti lors des premières grandes épreuves automobiles.

Il y a des sports qui sont surtout des sports de spectacle, comme la pelote basque; il y en a d'autres qui sont surtout des sports de pratique, comme la course à pied ou la marche. Il faut se réjouir lorsque l'un de ceux-là commence tout à coup à se développer, comme nous venons de le voir, dans de pareilles proportions, car, si un beau spectacle sportif peut faire un prosélytisme excellent, le meilleur que nous ayons eu jusqu'ici, une course qui réunit mille engagés, nouveaux sportsmen, est encore bien plus intéressante, puisqu'elle réalise immédiatement le résultat qu'on avait en vue en organisant de grands spectacles.

Il est à remarquer que ces grandes épreuves ont toutes été organisées par de grands journaux politiques quotidiens devenus, pour un moment, organisateurs d'épreuves sportives. Souvenez-vous de Paris-Belfort et de Paris-Brest, organisés par la *Petit Journal*, de Paris-Havre-Paris, organisé par l'*Eclair*... Terront, Corre, Péguet, Ramogé furent, à un moment, les héros de l'actualité.

C'étaient en France les premières incursions de l'idée sportive dans le public.

iché au magnésium.)

La distribution des brassards, le jeudi soir, dans les bureaux du *Matin*.

Les concurrents, parqués après l'appel, devant l'hôtel du *Matin*, boulevard Poissonnière.

Le départ : effet de contre-jour, à 7 heures du matin.

Les concurrents contournent la place de l'Etoile pour enfiler l'avenue du Bois-de-Boulogne.

LE DEPART. — LA FOULE DES CONCURRENTS SUR LE BOULEVARD MONTMARTRE (7 h. 10 du matin).

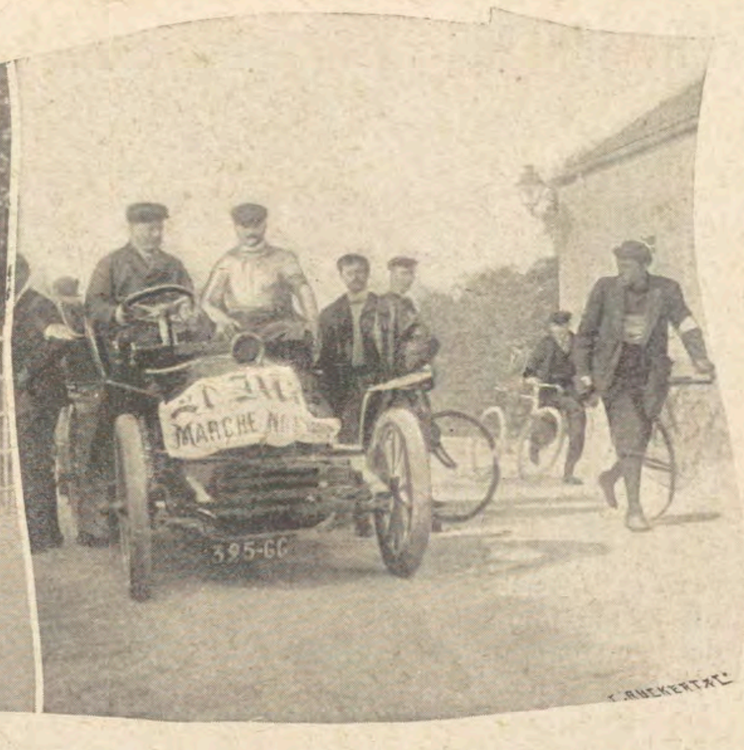
G. Grippon. André Max. Foureau. Max Spitzer.

L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR, FOUREAU, A ENGHIEN, ENTRE LES DEUX ARBITRES.

LUCIEN ROBERT

Au contrôle de Rueil.

Les clairons qui sonnaient le ralliement au départ et signalaient à Enghien les arrivées.



L'automobile des organisateurs, conduite par Huret.

Aujourd'hui, les conditions sont changées. Les jeunes gens sont plus ou moins sportsmen, les enfants naissent en sachant monter à bicyclette. Il faut savoir gré au *Matin* d'avoir su profiter de cet état d'esprit moderne pour organiser de vastes compétitions où tous pourraient prendre part sans entraînement spécial et même presque sans aptitude spéciale; on a, en effet, remarqué à la Marche de la Nouveauté, pour ne parler que de la dernière, un bossu, un nain, ou presque, j'ai vu un boiteux, sans parler d'innombrables jambes torses. N'importe, le public est là, le grand public représenté par l'une des plus vastes corporations françaises. Il est possible qu'il ne serait pas venu en si grand nombre, à l'appel d'un journal spécial, — qu'il ne lit pas — et nul journal de ce genre n'a d'ailleurs tenté l'expérience, mais il est venu lorsqu'il s'est trouvé un journal pour parler, tous les matins, dans ses colonnes, à côté de la politique ou des dernières informations, d'une question sportive, pour répéter, tous les matins, à ceux qui, jusqu'alors, n'étaient pas sportsmen :

« Marcher est une chose amusante, intéressante. Les boursiers marchent, les banquiers marchent, il faut que la nouveauté marche. Engagez-vous! »

Et la nouveauté de marcher, chacun se disant qu'il faut vraiment que le sport soit chose bien intéressante pour qu'un journal, qui en parle peu, et seulement à titre d'information, s'institue organisateur. Et voilà un paquet énorme de sportsmen de plus. Le mouvement s'élargit. Tandis que les employés se passionnent, s'emballent, s'entraînent, se mettent en quête de suiveurs, les patrons réfléchissent et se disent, d'une part, qu'il vaut mieux que leurs employés fassent du sport, que de faire la noce, d'autre part, qu'ils ont, en présence d'un pareil enthousiasme, une occasion unique de faire preuve de sollicitude envers leurs subordonnés.

Ils donnent des prix; les voilà passés « donateurs généreux »; ils promettent des récompenses à ceux de leurs employés qui arriveront en tête des partants du magasin.

Nous voilà lancés dans les « catégories ». Voilà un second paquet de sportsmen de plus.

Lutte terrible pour la seconde place entre Bichon (112) et Tunmer (67), dont ce dernier sort vainqueur.

Quant aux spectateurs, ils ne marchent pas, ils courent tête baissée et se pressent en flots épais sur le parcours.

C'est un élan admirable. Ils sont renseignés chaque jour, depuis des semaines, sur les conditions de l'épreuve; ils connaissent les principaux engagés, ils savent que tout le monde sera là. Ils n'ont jamais vu de marche, et ne savent même pas qu'un homme peut aller à plus de 10 kilomètres à l'heure, sans courir.

Ils ont tout à apprendre.

Ils y vont voir.

Troisième paquet, le plus gros, qui va se pénétrer d'idées plus larges sur le sport.

C'est fini ? Non. Quatrième paquet.

Sur l'invitation du *Matin* — on ne peut pas refuser grand'chose au *Matin* — toute la police est mobilisée. Hélas! elle a beaucoup à apprendre, beaucoup d'indulgence surtout à acquérir envers les sportsmen. C'est une bonne chose qu'elle fasse plus intime connaissance avec eux. Légèrement bourré, dimanche par un des agents cyclistes qui accompagnaient le premier à travers le bois, un de nos confrères lui a répondu sans gants. L'agent n'a pas verbalisé. Je vous le dis, il y a progrès.

Restons-en là, pour ne pas finir par exagérer l'importance de pareilles épreuves. Comme on le voit, cependant elle est considérable. Tous ces sportsmen de la veille, lorsqu'ils ont marché une fois, ont le plaisir de voir leurs noms dans les journaux spéciaux, leurs portraits dans les illustrés. Dans les uns et dans les autres, ils apprennent qu'il est d'autres sports, aussi intéressants, et, rien ne s'y opposant, ils se mettent à les pratiquer par influence.

Bref, la grappe humaine que nous vîmes, dimanche dernier, tantôt compacte, puis dispersée à travers Paris et sur la route d'Enghien, nous a particulièrement intéressé. Pouvait-il d'ailleurs en être autrement ? Non, certes, car on ne peut rester insensible à une si formidable dépense d'énergie. Aussi n'insisterons-nous pas sur l'enthousiasme qui s'empara de cette foule curieuse, massée autour du contrôle d'arrivée, lorsque l'heureux et surtout le courageux vainqueur déboucha au milieu d'elle. Georges Foureau fut, en effet, l'objet d'une ovation indescriptible. Ce triomphateur de plus de 800 adversaires fut d'autant plus admiré que l'on savait combien la lutte avait dû être dure et acharnée avant d'atteindre le but. Foureau couvrit les 40 kilomètres qui séparent Paris d'Enghien en 4 h. 40 m. C'est là une performance particulièrement remarquable surtout si l'on considère que le vainqueur de dimanche infligea de près de deux minutes la défaite à Tunmer, l'amateur bien connu, qui se classa d'ailleurs bon second.

Enfin, qui nous empêche, pour conclure de supposer que la province s'en mêle? Pourquoi les grandes administrations des départements, n'organiseraient-elles pas, entre leurs employés, des épreuves semblables, qui les distrairaient sans les fatiguer? Ceci est possible et même probable. Le mouvement que je signale ici n'est qu'à son début; il gagnera, gagnera sans cesse, et, chaque jour, se créeront de nouvelles épreuves, pour de nouveaux sportsmen, et la *Vie au Grand Air*, qui tire, cette année, presque 50.000, suivra pas à pas les progrès de l'idée sportive dans cette nouvelle voie, et tirera bientôt plus de 100.000.

En doutez-vous ?

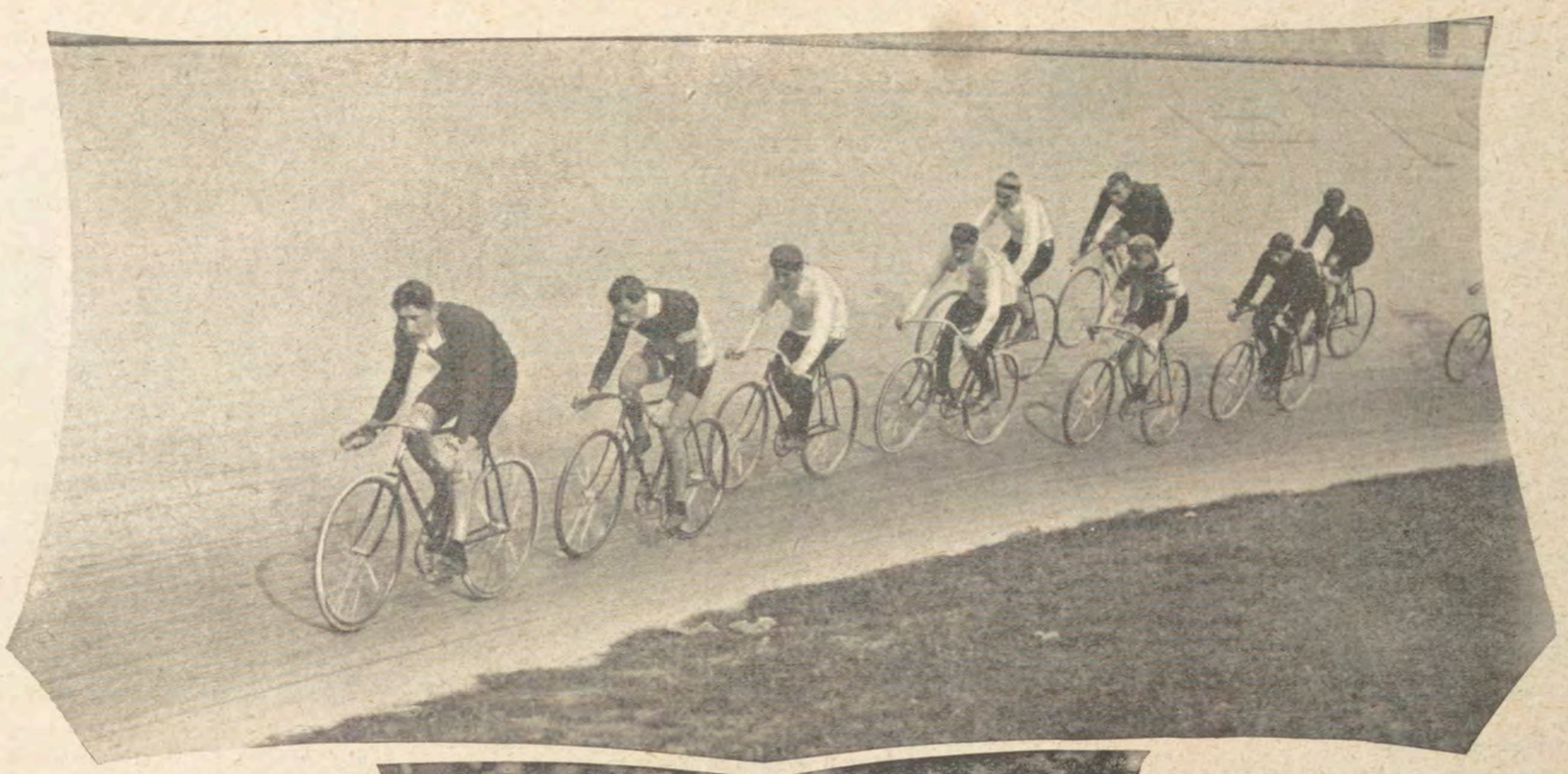
André Foucault.

Mais l'effort a été tel, qu'aussitôt après avoir signé, Tunmer s'affaisse et on doit le transporter à l'infirmerie.

Le quatrième, par contre. Ludovic Garnier (Place Clichy) est des plus frais.

La Course de huit Jours

Avec la saison pitoyable que nous venons de traverser et où la pluie n'a fait que de rares et courtes interruptions, c'était un acte de belle audace de la part du vélodrome Buffalo d'annoncer l'organisation d'une course de huit jours comme celle qui vient de commencer dimanche dernier.



Le départ de la première journée de la grande course de huit jours au Vélodrome Buffalo.

Fischer, après plusieurs tentatives infructueuses, est parvenu à saisir une grappe de raisin.

Jusqu'ici les courses de vingt-quatre heures avaient semblé le maximum de ce qu'on pouvait espérer pour une épreuve à ciel découvert, et encore de nombreuses expériences malheureuses, telles que le dernier *Bol d'Or*, si malencontreusement interrompu et coupé en deux par un orage formidable, avaient démontré l'incertitude de pouvoir mener à bien jusqu'au bout de telles entreprises.

Deux dérogations avaient pourtant été faites à cette habitude et deux épreuves de plus longue haleine avaient été organisées, l'une de soixante-douze heures au vélodrome du Parc des Princes en août 1898, et l'autre de cent heures en juillet 1899, sur le vélodrome de Roubaix.

Toutes deux avaient eu la veine presque invraisemblable d'être favorisées de bout en bout par la température. Elles furent l'occasion d'un double triomphe pour le phénoménal coureur de fond américain Miller, vrai prodige d'endurance qui s'illustra surtout par ses deux victoires dans les courses de six jours à Madison Square, à New-York, en 1897 et en 1898.

De toutes les épreuves de fond qui aient été organisées en France, celle qui se rapproche le plus de l'épreuve actuelle est certainement celle qui eut pour théâtre le vélodrome d'hiver du Palais des Arts Libéraux, en mars 1894, et qui se répartit sur huit jours, comprenant cinquante-deux heures de course, dont huit chaque dimanche et six les autres jours de la semaine, soit en tout douze heures de moins que la course actuelle.

Elle mit en ligne 19 partants et excita l'intérêt le plus intense par ses péripéties inoubliables. Le quatrième jour, Huret prit définitivement le commandement et le garda jusqu'à la fin de la course, malgré les assauts désespérés d'Arthur Linton, qui de sixième le premier jour était arrivé au second rang avec environ 6 kilomètres de retard sur Huret; celui-ci couvrit 1.749 kil. 200 m., soit une moyenne à l'heure de 33 kil. 600 m., ce qui est fort beau pour l'époque. Williams du huitième rang au premier jour, était monté au troisième; puis venaient Meyer, Maurice Garin, Ashinger, Rivierre, Masclet et Descoins, soit neuf ayant terminé le parcours.

Cette année, les concurrents sont au nombre de onze, dont voici les noms : Aucouturier, Barraquin, Darragon, Jean Fischer, Georget, Gougoltz, Jaeck, Jue, Kimble, Petit-Breton et Pothier.

Le début de la course, commencée à 3 heures, fut assez monotone; les hommes, tous frais, se ménageaient et ne pouvaient encore songer à se lâcher. A la seconde heure, plusieurs tentatives furent faites dont furent victimes, d'abord Jean Fischer et Barraquin, puis Pothier. C'est au cours de la quatrième heure que se produisit la grande dislocation du groupe de tête. Jue fut lâché, puis renonça à la course. Darragon en fit autant. Petit-Breton fut doublé. Kimble, lui-même, un instant décollé par une trentaine de mètres, fit des efforts désespérés pour rejoindre le groupe de tête, mais, étant sans entraîneurs, il finit par y renoncer et fut rattrapé; il perdit ainsi un tour.

Les heures suivantes furent plus monotones. Deux minutes avant la fin, on fit descendre tous les concurrents, sauf les trois premiers, et les entraîneurs quittèrent la piste. Gougoltz, qui était en seconde position, se dégagea au dernier virage et gagna de deux longueurs, tandis qu'Aucouturier soufflait la seconde place à Georget sur le poteau.

La distance parcourue, dans les huit heures, était de 291 kil. 600. La vitesse moyenne a été de 36 kil. 400 à l'heure, soit 24 kilomètres en tout et 3 kilomètres à l'heure en plus qu'aux Arts Libéraux. Ce beau début fait bien augurer de la suite de cette épreuve gigantesque.

Ernest Mousset.

Roberts (C. A. P.), gagnant des Championnats de 100 et de 400 mètres.

Le départ du Championnat interrégional gagné par Missant (Roubaix) devant Gautier (Lyon).

Thomas, gagnant du Championnat de 1500 mètres.

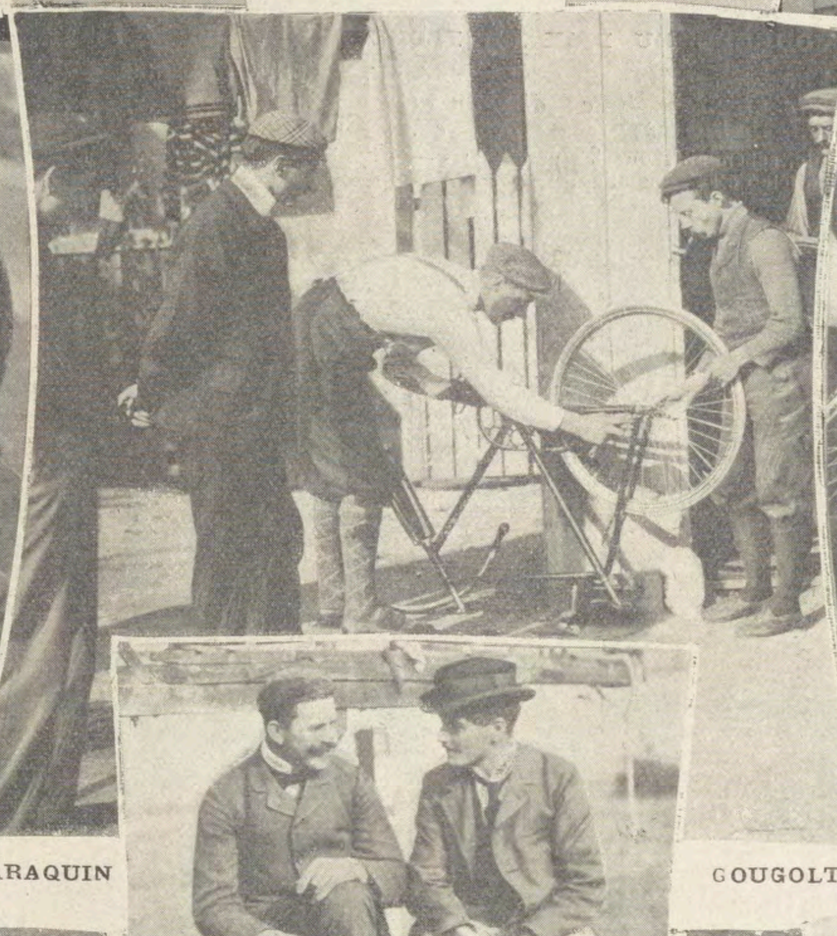
LES CHAMPIONNATS PROFESSIONNELS DE L'U.S.A.P.

AUCOUTURIER

Jean FISCHER

JUE

GEORGET



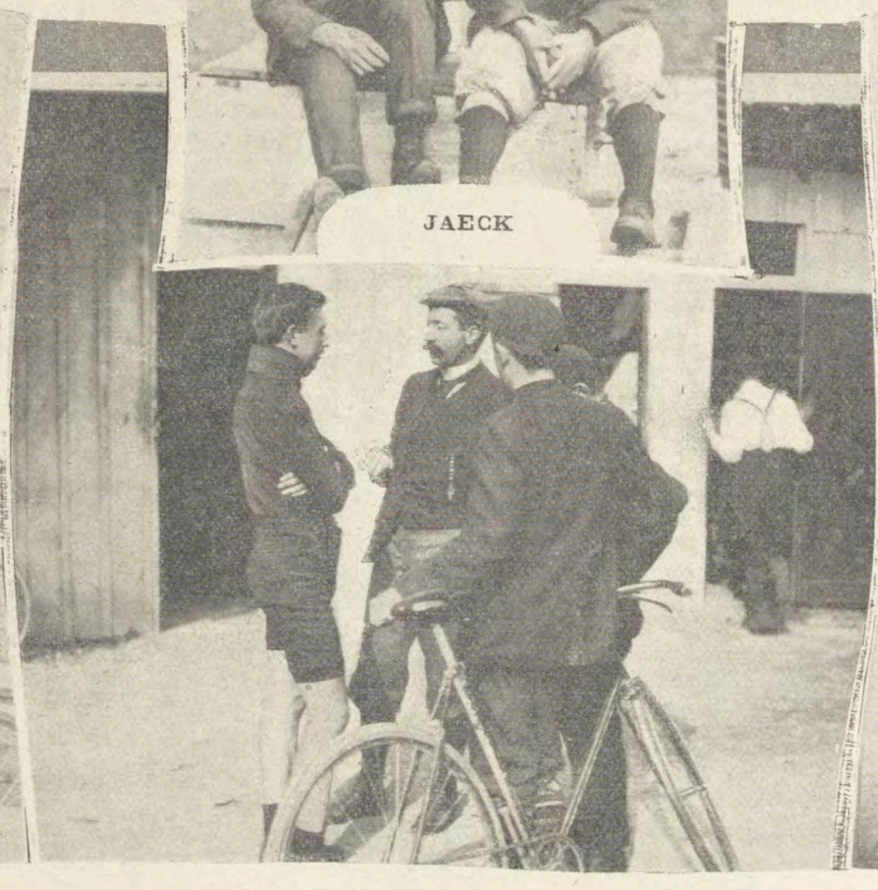
BARAQUIN

JAECK

GOUGOLTZ

POTHIER

DARRAGON



PETIT-BRETON

KIMBLE

LES ONZE CONCURRENTS DE LA COURSE DE HUIT JOURS

La reutrée du Prix de Flore.

Rose de Mai, *p. b., 3 ans, 60 k. par Callistrate et May Pole; éleveur et propriétaire le comte de St-Phalle; entraîneur, Jean Brethès; jockey, Ransch.*

Cette nouvelle victoire de Rose de Mai — victoire moins facile, cependant, que les précédentes — classe la pouliche du comte de Saint-Phalle en tête de sa géneration.

Le vainqueur du Prix Chêne-Royale (5.500 fr., dont 500 fr à l'éleveur. Distance, 1000 m. (L.D.)

Crédence II, *p. al., 2 a., 45 k., par Grey Leg et Console; propriétaire et éleveur, le duc de Grammont (par suite de deuil, les chevaux du duc de Grammont courent sous le nom de M. H. Harper; entr., W. Flatman; jockey, Bellhouse.*

LA JOURNÉE DU PRIX DE FLORE A MAISONS-LAFFITTE.

LES COURSES

Au Bois de Boulogne

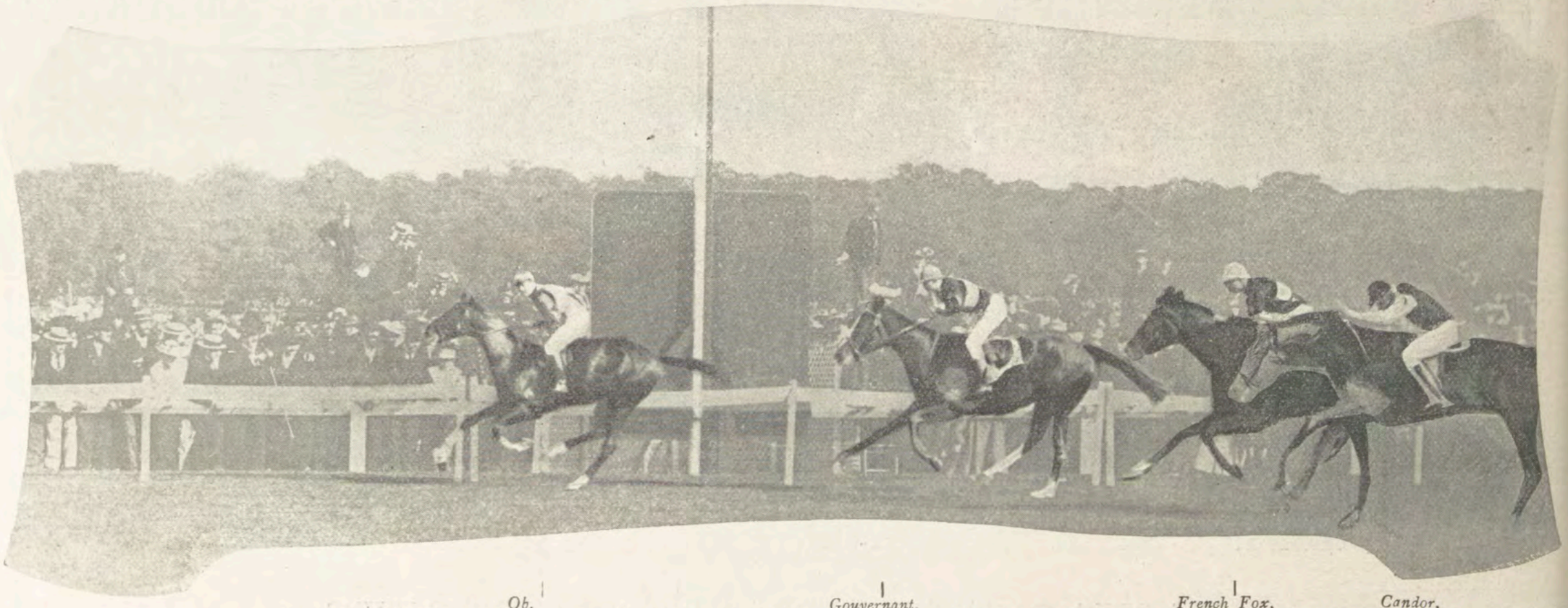
Le Grand Critérium corsait le programme de la quatrième reunion du Bois de Boulogne, heureusement, car les autres épreuves, tant par le nombre restreint que par la médiocrité des concurrents, furent d'un intérêt tout à fait secondaire. Sans compter que nous eûmes un walk-over dans une épreuve qui d'ordinaire réunit un bon lot de concurrents de qualité.

◓ ◓ ◓

L'absence de Régina dans le Grand Critérium — un cruel deuil de famille avait provoqué au dernier moment le retrait de la pouliche du baron de Rothschild — et celle de Lorlot, qui n'etait pas engagé, ont certainement enlevé à l'épreuve une partie de son intérêt. On escomptait beaucoup la victoire des représentants de M. Ed. Blanc, Gouvernant et French Fox. La présence de Régina aurait-elle empêché la défaite de la casaque orange? Je ne le crois pas; et si, d'après les essais privés, Régina est bien le crack Rothschild, Gouvernant et French Fox auraient simplement reculé chacun d'une place. Dans le courant de la semaine dernière, j'étais à Chantilly et le Grand Critérium etait le sujet des conversations à l'heure de l'apéritif, au bar du « Condé ». La casaque orange avait ses partisans, mais parmi ceux qui suivent journellement le travail des chevaux, l'avis était que le poulain de M. Ephrussi, bien qu'accusant moins d'espèce, serait pour French Fox, pour Gouvernant et même pour Régina un dangereux adversaire. Ob, qui avait triomphé sur 1.200 et 1.300 mètres à Baden-Baden, avait fait de très grands progrès depuis son retour d'Allemagne. Son entraîneur Richard Carter senior le considérait comme un très excellent deux ans, ne se prononçant point sur son avenir. Quant à Georges Stern, il se croyait certain de battre French Fox et Gouvernant.

M. Ephrussi
propriétaire de Ob, vainqueur du Grand Critérium

L'événement a donné raison à l'entraîneur et au jockey : Ob a battu, et facilement, Gouvernant et French Fox, qui prirent les places dans cet ordre. Dans l'écurie, on considère Gouvernant comme supérieur à French Fox, du moins Gouvernant avait-il pour le Grand Critérium les préférences de M. Ed. Blanc et de son entraîneur. Quels ordres furent donnés à Ransch et à Nash Turner? Il a semblé que French Fox devait laisser le pas à Gouvernant, du moins Nash Turner s'est-il attardé dans la descente pour laisser passer Gouvernant.



Ob, Propriétaire, M. Ephrussi; entraîneur, R. Carter senior; jockey, G. Stern.

Gouvernant, Propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, R. Denman; jockey, Ransch.

French Fox, Propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, N. Turner.

Candor, Propriétaire, Vte d'Espous de Paul; entraîneur W. Carter; jockey, A. Carter.

L'arrivée du Grand Critérium à Longchamp (30.000 fr. — 1.600 m.).

Qu'arriva-t-il, lorsque Turner vit la partie à peu près perdue par Gouvernant? Il poussa aussitôt French Fox, lequel, répondant à son appel, vint dans de puissantes et merveilleuses foulées à la hauteur de Ob, mais il était trop tard; G. Stern, qui ne perd jamais la tête — c'est bien certainement un des meilleurs sinon le meilleur de nos jockeys — n'eut qu'à demander un effort au fils de Bocage pour prendre facilement le meilleur, à hauteur des tribunes du pavillon, et gagner sans être inquiété. Quant à Puygareau sur lequel comptait son écurie, étant donnée la belle résistance qu'il avait opposée à French Fox et à Paquita, la descente lui a été fatale; ce fils de Bruce ne me paraît pas s'accommoder de la piste du Bois de Boulogne.

Un Trident — étalon de nos haras nationaux — a fait une course superbe; il s'est du reste classé quatrième. C'est Candor par Trident et Country, au vicomte d'Espous de Paul et que montait le jeune Alec Carter. Candor fera — ou je me tromperais fort — parler de lui dans l'avenir; comme cheval, c'est un modèle, il a une ligne superbe et des attaches puissantes, mais on sent qu'il n'est pas fait encore. M. Hornez, le sympathique directeur des haras, qui assistait au Grand Critérium, a dû être très satisfait du produit de cet excellent Trident.

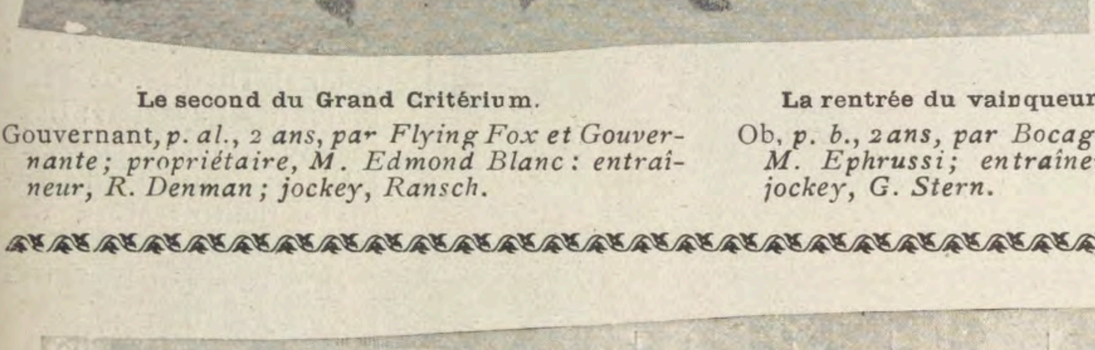
Quant aux autres concurrents, ils ne furent que des comparses, et aucun ne s'est fait remarquer.

Combien ont été regrettables les absences de Lorlot et Régina! Cette dernière, n'ayant que très peu couru, et parce qu'elle fut victorieuse de Ob à Ostende, est placée aujourd'hui en tête de sa génération.

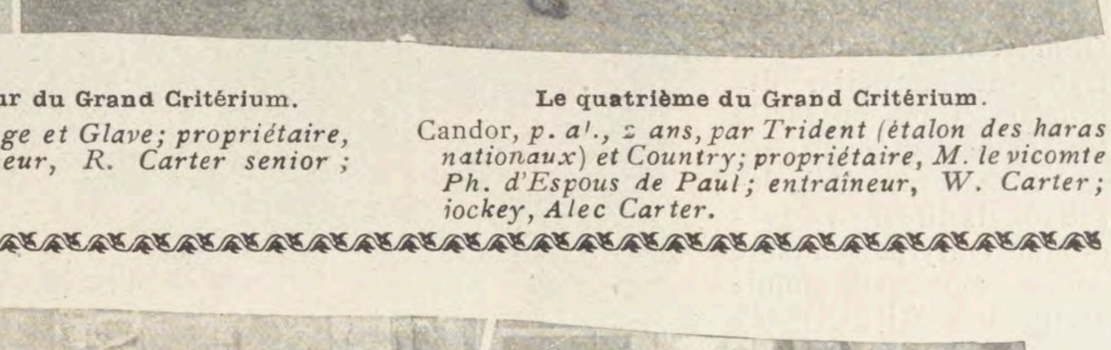
Ob provient de l'élevage de M. Lebaudy; son propriétaire actuel l'avait payé 6.000 francs, yearling. Remarquons que c'est la première fois que les couleurs de M. Ephrussi triomphent dans le Grand Critérium et que Stern avait déjà gagné cette épreuve l'an dernier avec Vinicius.

FRANC PICARD.

Le second du Grand Critérium.
Gouvernant, *p. al., 2 ans, par Flying Fox et Gouvernante; propriétaire, M. Edmond Blanc: entraîneur, R. Denman; jockey, Ransch.*



La rentrée du vainqueur du Grand Critérium.
Ob, *p. b., 2 ans, par Bocage et Glave; propriétaire, M. Ephrussi; entraîneur, R. Carter senior; jockey, G. Stern.*



Le quatrième du Grand Critérium.
Candor, *p. al., 2 ans, par Trident (étalon des haras nationaux) et Country; propriétaire, M. le vicomte Ph. d'Espous de Paul; entraîneur, W. Carter; jockey, Alec Carter.*

Le départ du Grand Prix de St-Cloud (20 kil. 400).

Le premier passage du groupe de tête.

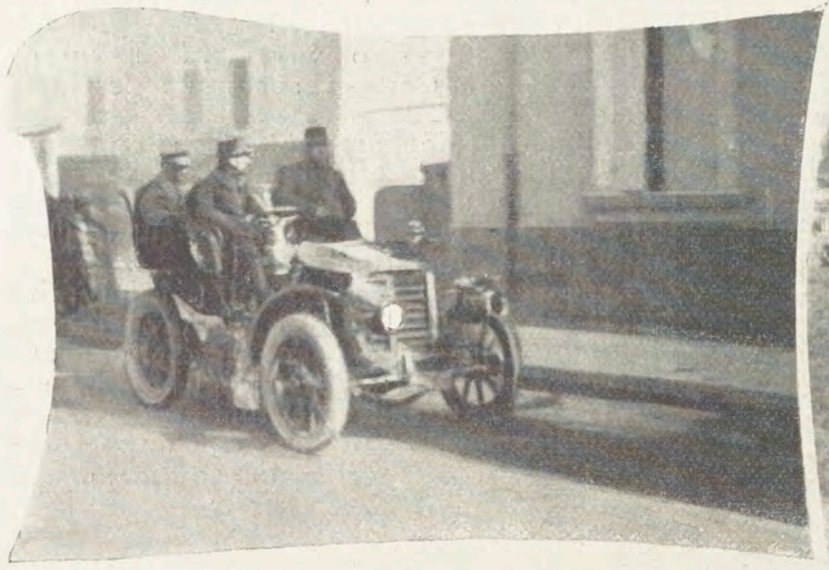
Le Grand Prix de Saint-Cloud

Nous signalions, dans notre dernier numéro, les épreuves organisées par les différents clubs comme préparation à la course de Marathon-Amateurs, qui se disputera le 4 octobre.

En voici encore une, due à l'Union Clodoaldienne, sous le nom de Grand Prix de Saint-Cloud. Elle est revenue à Bouchard, de la Société Athlétique de Montrouge, battant Schmitkoffer, tandis que la S. A. M. s'adjugeait le challenge offert par la ville de Saint-Cloud.

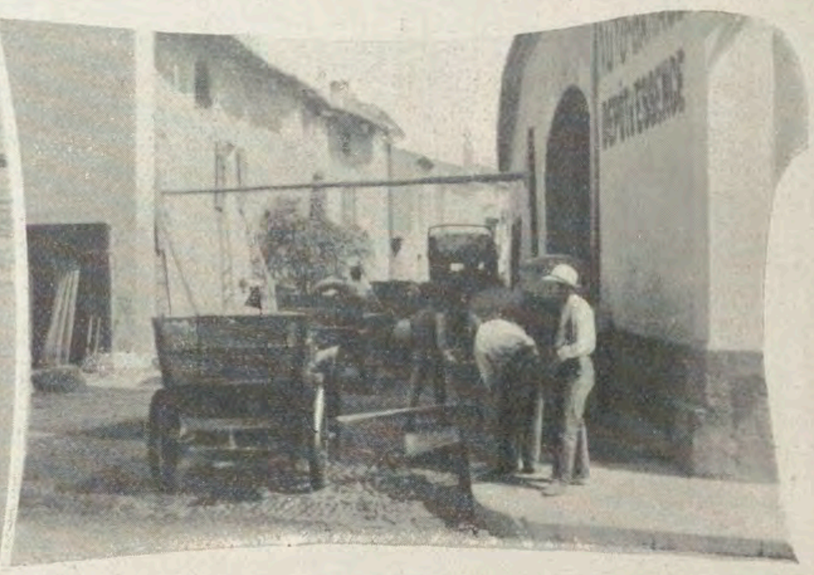
Les gagnants du Grand Prix de St-Cloud.
Bouchard (S. A. M.) 1er (à droite) et Schmitkoffer (C. S. A.) 2e (à gauche).

Les Automobiles Militaires aux Grandes Manœuvres



M. Mestayer, à Pont-Saint-Esprit.

Les chauffeurs militaires à l'arc de Triomphe d'Orange.
Au milieu, le capitaine Genty.



Le nettoyage des voitures à Orange, après 732 kilomètres.

(De notre envoyé spécial)

La locomotion automobile a maintenant droit de cité dans l'armée, et il faut tout d'abord rendre justice au bon sens de ceux qui, ayant compris toute son utilité, ont rendu les décrets autorisant l'usage de véhicules mécaniques là où jadis on employait des chevaux, beaucoup moins rapides assurément.

✣ ✣ ✣

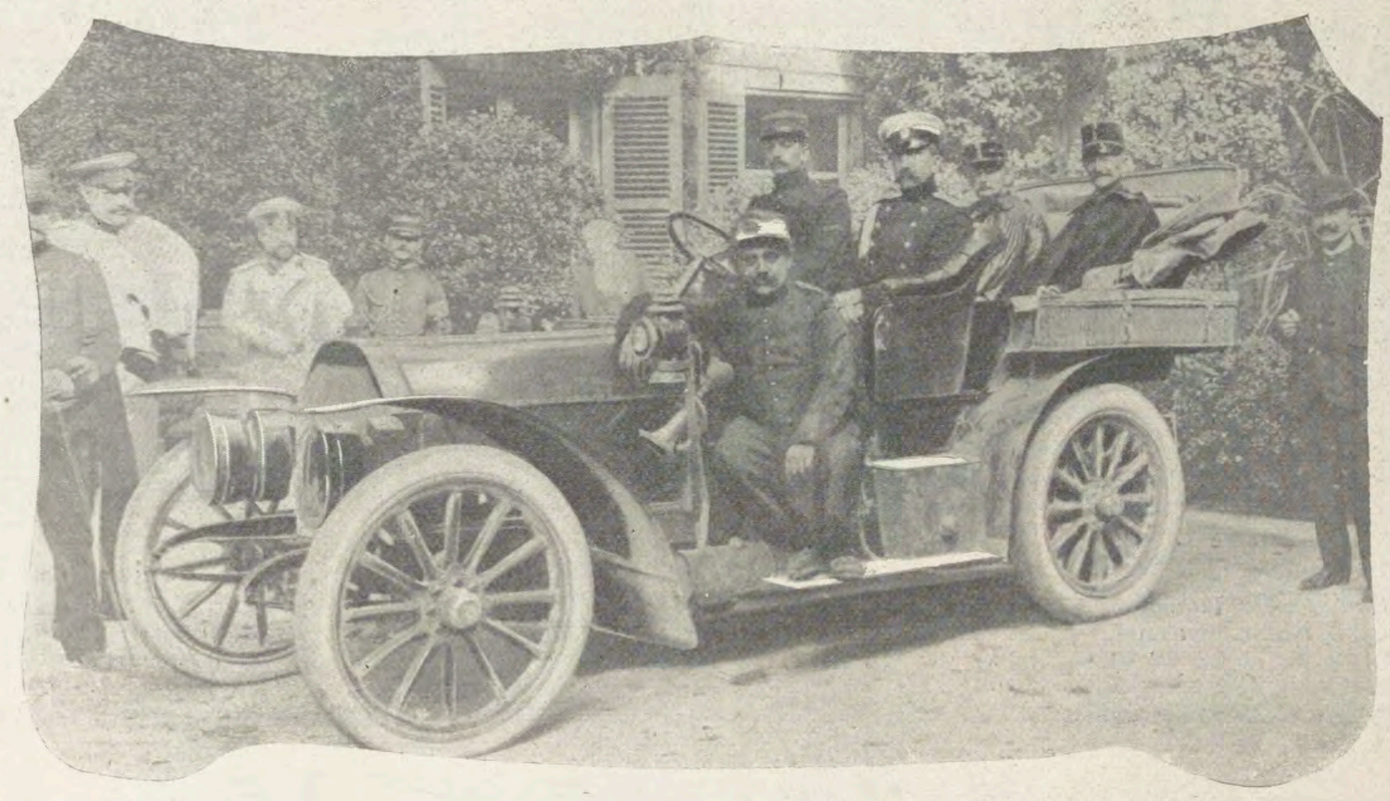
QUELQUES jours avant l'appel des réservistes pour les grandes manœuvres, les habitants de Vincennes regardaient avec une certaine curiosité une caravane de superbes voitures, s'avançant à petite allure et toutes conduites par des soldats. C'était le service de voitures des manœuvres présidentielles du Sud-Est qui se rendait à Orange, afin d'assurer le transport journalier des officiers étrangers, sur le terrain de manœuvre.

Cette caravane était placée sous la direction du capitaine Genty, personnalité des plus connues du monde automobile où il prit part à toutes les courses sous le pseudonyme de La Touloubre. Excellent conducteur, mécanicien hors pair, depuis trois ans déjà le capitaine « Tant ça que peut » est l'apôtre fervent de l'automobilisme militaire. Il a à maintes reprises conduit dans ses voitures des personnages officiels, le raz Makonnen entre autres. Aussi brillant cavalier que chauffeur fervent, le capitaine Genty est l'auteur du cours d'automobile à l'Ecole de guerre et du traité sur les pannes des automobiles et très aimé de tous ceux qui servent sous ses ordres.

Au cours de ces manœuvres, quatorze voitures étaient placées sous ses ordres et sa compagnie était formée de gens également connus, propriétaires de magnifiques véhicules qui non seulement ont beaucoup plu à ceux qu'ils ont transportés, mais encore ont donné à nos hôtes étrangers la meilleure idée des produits de notre industrie nationale.

Voici, avec la composition de cette compagnie, les marques, la force des machines, ainsi que les noms des officiers étrangers qu'elles ont pilotés, sans qu'il y ait eu une seule panne à signaler pendant ces quinze grands jours de manœuvres :

A. — M. le comte R. de Rougemont, 2e canonnier, voiture Mercédès de 60 chevaux : MM. Arendrup, major général du Danemark; colonel d Lazareff, de l'état-major russe; colonel Faurie, chef de bureau de l'état-major de l'armée; capitaine d'Anselme, officier d'ordonnance du général Metzinger, directeur des manœuvres.



C^t Von Hugo (Allem.) — C^te de Rougemont — C^t Maximovsky (Russe) — G^l Arendrup (Dan.) — C^t Neresof (Bulg.)

La voiture du comte de Rougemont et les officiers étrangers.

B. — M. Chalandon, de Lyon, brigadier, voiture Turcat-Méry de 24 chevaux : colonel de Althaus, de l'état major du Pérou; colonel d'artillerie Malengreau, de Belgique; commandant Godar, chef d'escadron d'artillerie, 2e bur.

C. — M. Blanchet, président de l'Automobile-Club Dauphinois, maréchal des logis, voiture Rochet-Schneider de 16 chevaux : colonel Thiange, de l'état major des Pays-Bas; lieutenant-colonel Suarez, de Bolivie; capitaine d'artillerie Bentley-Mott, des Etats-Unis.

D. — M. Meunier, de Paris, maréchal des logis, voiture Turcat-Méry de 12 chevaux : lieutenant-colonel Ribordy, de Suisse; lieute-nant-colonel Maximovsky, de l'état-major russe; capitaine baron d'Adelsward, capitaine de cavalerie de l'armée suédoise.

E. — M. Lefébure, de Paris, maréchal des logis, voiture Decauville 16 chevaux : lieutenant-colonel Chapperon, de l'état-major italien; lieutenant-colonel Stuart-Wortley, représentant l'Angleterre; commandant Lemerle, officier d'ordonnance du général André, ministre de la Guerre.

F. — M. Bauchet frère, de Paris, maréchal des logis, voiture Darracq 12 chevaux : lieutenant-colonel d'artillerie Kunz, de la Suisse; lieutenant-colonel Gormaz, de l'état-major du Chili; capitaine Stourm, écuyer à l'Ecole supérieure de guerre.

G. — M. Mestayer, de Paris, 2e canonnier, voiture Panhard 12 chevaux : commandant du génie Eschagüe y Santoyo, du Chili; commandant Von Hugo, chef d'escadron détaché du 3e régiment de uhlans de la garde allemande; capitaine Mollin, officier d'ordonnance du général André, ministre de la Guerre.

H. — M. Leclerc, de

Les chauffeurs à Orange, dans la cour de la caserne du train.

M. Lefebvre nspecte sa voiture avant l'arriv : des généraux.

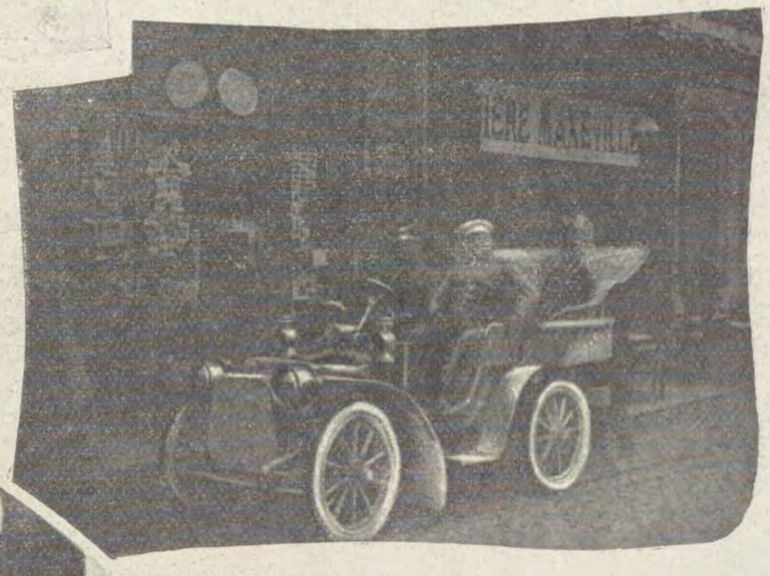
L[t]-C[l] Pedro-Suarez (Bolivie).
L[t]-C[l] Hon-Montagu Stuart-Wortley (Angl.).
C[l] Bentley-Mott (E.-U.).
La voiture de M. Blanchet, président de l'Automobile Club Dauphinois.

Le G[l] André cause avec le G[l] Metzinger. — En avant, le G[l] Percin.

Paris, 2[e] canonnier, voiture Turcat-Méry

Le G[l] Hagron descendant de voiture à Orange

Ceux qui n'ont pas d'autos sont obligés d'employer le vulgaire omnibus, tels les généraux Voyron et Faure-Biguet.



Le C[l] Malenqreau (Belgique), le L[t]-C[l] Gormaz (Chili) et le C[t] C[te] de Herberstein (Autr.-Hongrie.)

16 chevaux: commandant comte de Herberstein, de l'état-major de l'Autriche-Hongrie; commandant Neresof, de l'état-major bulgare; capitaine d'artillerie Miclesco, de l'état-major de Roumanie.

I. — M. Dumond, de Lyon, 2[e] canonnier, voiture Turcat-Méry 16 chevaux: commandant comte de Herberstein, de l'état-major de l'Autriche-Hongrie; commandant Neresof, de l'état-major bulgare; capitaine d'artillerie Miclesco, de l'état-major de Roumanie.

J. — M. Ladreyt, directeur de la maison Clément, brigadier, voiture Clément 16 chevaux : capitaine du génie Nider, de Grèce; capitaine comte Hishamatsu, du Japon; capitaine Genty, de la 1[re] compagnie d'ouvriers d'artillerie de Vincennes.

K. — M. Deschamps, de Paris, 2[e] canonnier, voiture Canello-Durkop 16 chevaux, conduisait le chef d'équipe des réparations Cattiew, maréchal des logis et son adjoint Nicloux.

L. — M. Douillet, de Paris, maréchal des logis, voiture Darracq 12 chevaux, transportent les ouvriers réparateurs Cazeaux, Gérard et Rimbaud, du 2[e] d'artillerie.

Il faut également mentionner que le quartier général de l'état-major avait aussi un service spécial d'automobiles ainsi composé :

N° 1. — M. Jean, de Marseille, voiture Dietrich 24 chevaux : général Metzinger, directeur des manœuvres.

N° 2. — M. Ode, de Marseille, voiture Turcat-Méry 12 chevaux : officier d'ordonnance du directeur des manœuvres.

N° 3. — M. Coren, de Paris, voiture Panhard 10 chevaux : général Faure-Biguet.

N° 4. — M. Delaforest, de Marseille, voiture Renault 10 chevaux : général Voisin.

N° 5. — M. Degaraune, de Marseille, voiture Ripper 14 chevaux : général Hagron.

Darracq 6 chevaux : général Doods.

A noter que le Japon a spécialement envoyé en France un de ses meilleurs officiers pour étudier le fonctionnement de nos automobiles, afin de pouvoir doter l'armée japonaise de ces engins de vitesse.

Un fait amusant en terminant. Les habitants de notre belle Provence ne sont guère

Les cyclistes passant sur un pont provisoire.

Cyclistes militaires ouvrant le feu.

sof, de l'état-major bulgare; capitaine d'artillerie Miclesco, de l'état-major de Roumanie.

J. — M. Ladreyt, directeur de la maison Clément, brigadier, voiture Clément 16 chevaux : capitaine du génie Nider, de Grèce; capitaine comte Hishamatsu, du Japon; capitaine Genty, de la 1[re] compagnie d'ouvriers d'artillerie de Vincennes.

K. — M. Deschamps, de Paris, 2[e] canonnier, voiture Canello-Durkop 16 chevaux, conduisait le chef d'équipe des réparations Cattiew, maréchal des logis et son adjoint Nicloux.

L. — M. Douillet, de Paris, maréchal des logis, voiture Darracq 12 chevaux, transportent les ouvriers réparateurs Cazeaux, Gérard et Rimbaud, du 2[e] d'artillerie.

Il faut également mentionner que le quartier général de l'état-major avait aussi un service spécial d'automobiles ainsi composé :

N° 1. — M. Jean, de Marseille, voiture Dietrich 24 chevaux : général Metzinger, directeur des manœuvres.

N° 2. — M. Ode, de Marseille, voiture Turcat-Méry 12 chevaux : officier d'ordonnance du directeur des manœuvres.

N° 3. — M. Coren, de Paris, voiture Panhard 10 chevaux : général Faure-Biguet.

N° 4. — M. Delaforest, de Marseille, voiture Renault 10 chevaux : général Voisin.

N° 5. — M. Degaraune, de Marseille, voiture Ripper 14 chevaux : général Hagron.

N° 6. — M. Lartige, de Marseille, voiture Clément 6 chevaux : service des arbitres.

Le peloton cycliste du 82[e] de ligne à travers champs.

ferrés sur l'origine de la nationalité des officiers étrangers, il est vrai qu'il y avait lieu de s'y tromper parmi tant d'uniformes, mais cette anecdote fera rire nos lecteurs.

Le capitaine Genty, « le Napoléon des chauffeurs », avait endossé, afin de ne pas être envahi par la poussière, son « parapluie de chauffeur », lequel cachait entièrement son uniforme.

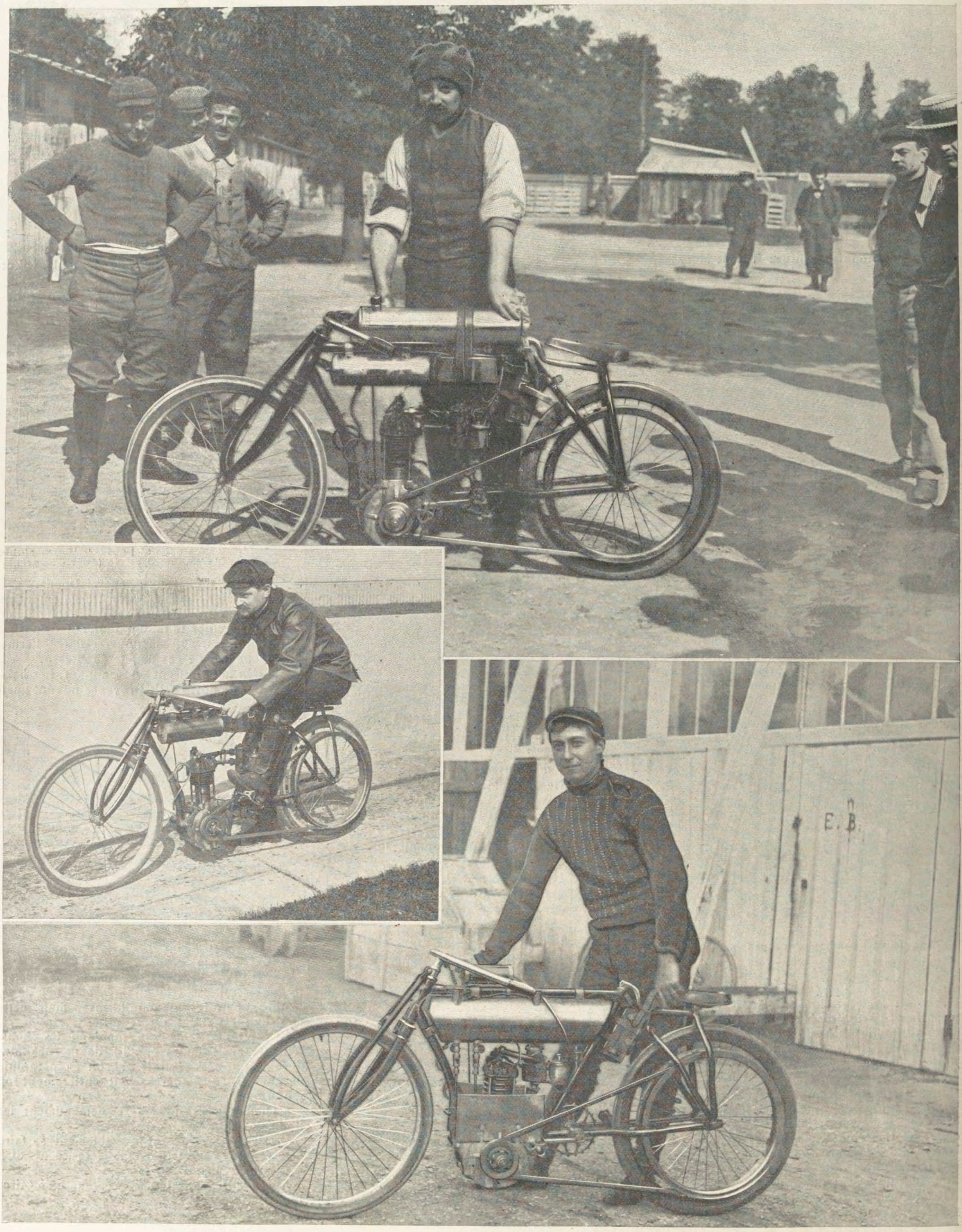
« Quel est celui-là? » se demandaient les indigènes du pays.

Un des leurs, voulant probablement se faire valoir auprès de ses compatriotes, leur dit : « C'est un Esquimau .»

Après celle-là, il n'y a plus qu'à tirer l'échelle.

EDOUARD SATTLER.

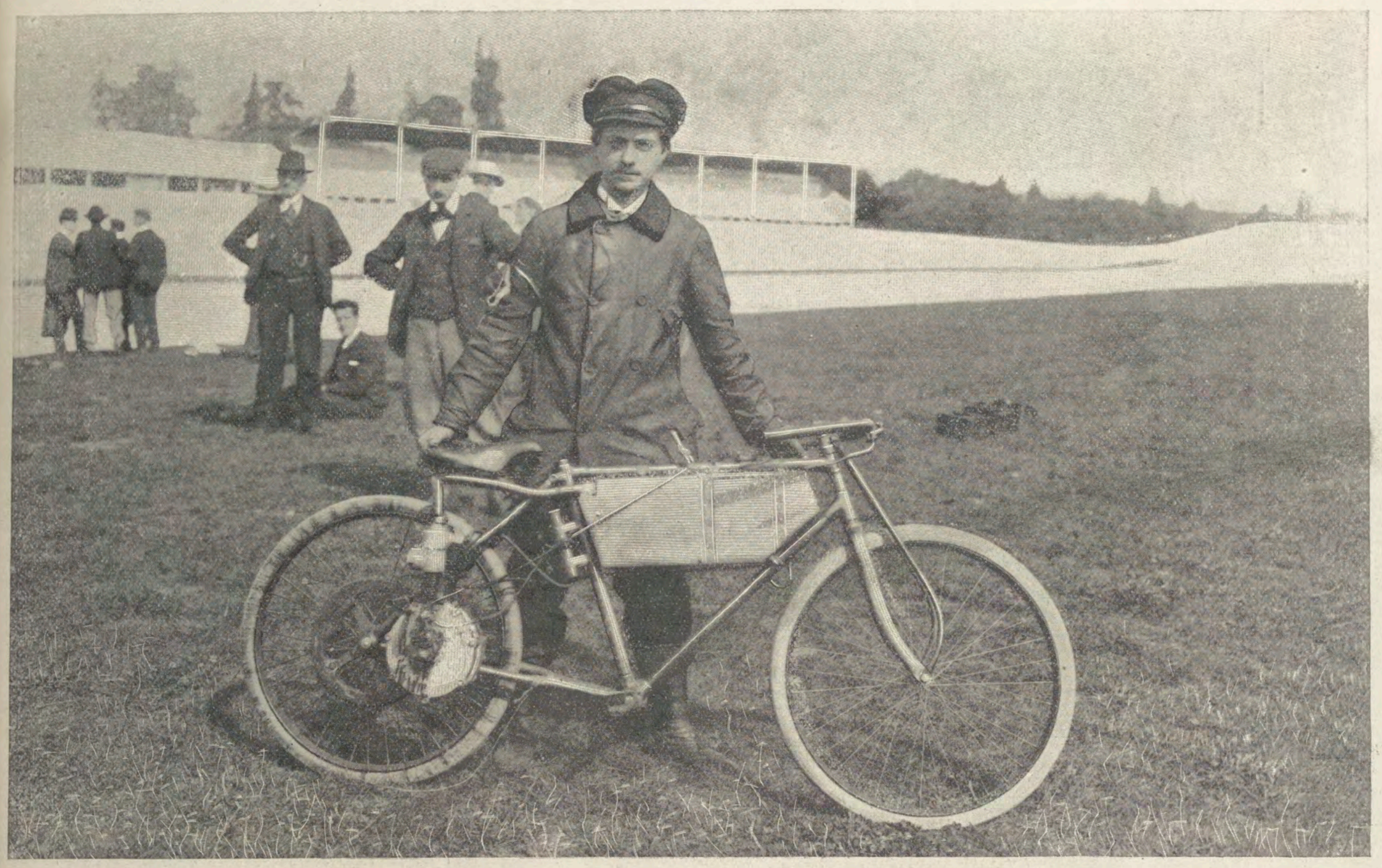
LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



L'ÉCURIE *GRIFFON* DANS LE CRITÉRIUM DU QUART DE LITRE

LA MOTOCYCLETTE ***Griffon*** A REMPORTÉ LA COUPE DE RÉGULARITÉ, ENLEVANT CINQ SÉRIES SUR SIX ET LES 2e, 3e, 4e ET 5e PLACES DANS LA FINALE. NOTRE PHOTOGRAPHIE REPRÉSENTE LES TROIS CRACKS DE L'ÉCURIE : DEMESTER, BONNEVIE ET CHAMPOISEAU, LES DEUX DERNIERS SUR PNEUMATIQUES ***Vital.***

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



MIGNARD, VAINQUEUR DU CRITÉRIUM DU QUART DE LITRE, LES 100 KILOMÈTRES EN 1 H. 31 M. 11 S. 2/5, SUR SA MOTOCYCLETTE *Giorgia Knapp*, DE TROYES, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Vital* ET DE LA BOUGIE *Hydra*.

LANFRANCHI, RECORDMAN DU QUART DE LITRE, LES 100 KILOMÈTRES EN 1 H. 23 M. 9 S. 3/5, SUR SA MOTOCYCLETTE *Peugeot*, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Vital*.

Le Critérium du Quart de Litre (16-20 septembre)

LE " LIVRE D'OR " DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

LE DÉPART DE SARREBOURG.

La grande maison de Dion-Bouton a pris, cette année, l'initiative d'une longue promenade collective réservée à tous les possesseurs de ses voitures. C'est sur les bords de la Moselle et du Rhin qu'a défilé cette caravane originale qui fut, certainement, la démonstration la plus nette et la plus réussie de ce qu'est devenu l'automobile en France.

LA TRAVERSÉE DE LA MOSELLE A TREISS.

PENDANT LE DÉJEUNER A ALF (ALLEMAGNE).

L'EXCURSION DE DION-BOUTON

1895 — Imprimerie de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard, Paris. — L. BONCHARDEAU, directeur.

Le Gérant : JAPPRIOT.